

ARBEITEN ZUR RECHTSVERGLEICHUNG

Schriftenreihe der Gesellschaft für Rechtsvergleichung

Begründet von Hans Dölle

Herausgegeben von Ernst von Caemmerer

32

Der Fonds de Garantie Automobile  
im Rahmen des Schutzes der Verkehrspfifer

Internationale Vergleichung  
und rechtliche Einordnung

Von

TILMANN SCHNEIDER

1967

ALFRED METZNER VERLAG · FRANKFURT/M. · BERLIN

Gedruckt mit Unterstützung der Gesellschaft für Rechtsvergleichung  
und des Kultusministeriums Baden-Württemberg

## D 21

Umfang 215 Seiten

Alle Rechte der Vervielfältigung sowie der fotomechanischen  
Wiedergabe, auch auszugsweise, vorbehalten  
Gesetzt aus der Borgis Linotype-Excelsior

© Alfred Metzner Verlag · Frankfurt am Main · Berlin 1967  
Gesamtherstellung: Erich Spandel, Nürnberg  
Printed in Germany

# INHALT

<b>EINLEITUNG</b>	15
<b>DIE SOZIALE NOTWENDIGKEIT DER EINRICHTUNG</b>	18
<b>Erster Teil. Kraftfahrzeughaftpflichtrecht und -versicherung als Ausgangspunkte der heutigen Lösungen</b>	21
<i>Erster Abschnitt. Das Haftpflichtrecht als Angelpunkt des Schutzes des Verkehrsopfers</i>	21
<b>A. Die Konkurrenz von allgemeinem und Sonderrecht</b>	22
<b>B. Die Entwicklung zum Sonderrecht</b>	23
<b>C. Die einzelnen Tatbestandsmerkmale der Sachhalterhaftpflicht</b>	24
I. Le fait des choses	24
II. Le gardien	24
<b>D. Die Entlastungsgründe</b>	25
I. Force majeure oder cas fortuit	25
II. Fait d'un tiers und faute de la victime	25
<i>Zweiter Abschnitt. Die Unterschiede im Kraftfahrzeughaf- pflichtrecht Frankreichs und Deutschlands</i>	26
<b>A. Geringe Unterschiede in der Sachhalterhaftpflicht</b>	26
I. Unterschiede im sachlichen Anknüpfungspunkt der Haftung	26
II. Das Tatbestandsmerkmal Betrieb	26
III. Der Unterschied Halter — gardien	26
IV. Die unterschiedliche Konstruktion der Entlastungsgründe	27

<b>B. Größere Unterschiede durch Sonderprobleme . . . . .</b>	<b>27</b>
I. Die Haftung bei Zusammenstößen . . . . .	27
II. Die Haftung für beförderte Personen und Sachen . . . . .	28
III. Die Schwarzfahrt . . . . .	28
IV. Die Verjährung . . . . .	29
<b>C. Die aus dem deutschen Sonderrecht herrührenden Unterschiede . . . . .</b>	<b>29</b>
<b>D. Zusammenfassender Überblick über die Unterschiede im Schutze des Verkehrsopfers durch das Haftpflichtrecht und die jeweiligen Lücken . . . . .</b>	<b>30</b>
I. Das Verkehrsopfer in Frankreich ist besser gestellt . . . . .	30
II. Die hauptsächlichen Lücken im Schutz des Verkehrsopfers	30
 <i>Dritter Abschnitt. Ausblick auf das Kraftfahrzeughaftpflichtrecht anderer Länder . . . . .</i>	 31
<b>A. Die europäischen Länder . . . . .</b>	<b>31</b>
<b>B. Die USA . . . . .</b>	<b>31</b>
 <i>Vierter Abschnitt. Haftpflichtversicherung und Versicherungspflicht . . . . .</i>	 32
<b>A. Geschichtliche Hinweise . . . . .</b>	<b>32</b>
<b>B. Die gesetzlichen Grundlagen . . . . .</b>	<b>33</b>
<b>C. Die Versicherungspflicht im einzelnen . . . . .</b>	<b>33</b>
I. Die versicherungspflichtigen Personen . . . . .	33
1. Die potentiell Haftpflichtigen . . . . .	33
2. Die Personen, die ein Fahrzeug in den Verkehr bringen	34
II. Die versicherungspflichtigen Fahrzeuge . . . . .	34
1. Landkraftfahrzeuge, Anhänger und Auflieger . . . . .	34
2. Die Fahrzeuge müssen in den Verkehr gebracht werden	34
III. Die Ausnahmen von der Versicherungspflicht . . . . .	35
1. Befreiung nach der Art des Fahrzeugs . . . . .	35
2. Befreiung nach der Person des Versicherungspflichtigen	35
IV. Die Versicherungspflicht für ausländische Kraftfahrzeuge	35
V. Die Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge der Mitglieder ausländischer Streitkräfte . . . . .	36
<b>VI. Die Versicherungspflicht für Verkehrsteilnehmer, die kein Kraftfahrzeug benutzen . . . . .</b>	<b>36</b>

<b>D. Die Kontrolle der Befolgung der Versicherungspflicht und die Sanktion ihrer Nichtbefolgung</b> . . . . .	36
I. Das Kontrollsyste m . . . . .	36
II. Die Möglichkeiten, ein nicht versichertes Kraftfahrzeug zu benutzen . . . . .	37
III. Die Sanktionen der Nichtbefolgung . . . . .	38
<b>E. Das Korrelat der Versicherungspflicht, das Recht auf Versicherung</b> . . . . .	38
<i>Fünfter Abschnitt. Der Ausfall der Deckung durch die Haftpflichtversicherung</i> . . . . .	38
<b>A. Les exclusions de garantie de droit</b> . . . . .	39
I. Der Kreis der Personen, deren Haftpflicht durch die Versicherung gedeckt wird, insbesondere der nichtberechtigte Fahrer . . . . .	39
II. Der Kreis der Personen, deren Ansprüche die Haftpflichtversicherung deckt . . . . .	40
III. Nach der Art der Entstehung oder dem Objekt ausgeschlossene Schäden . . . . .	41
IV. Die Verjährung des Versicherungsanspruchs . . . . .	43
<b>B. Les exclusions de garantie autorisées</b> . . . . .	43
I. Die Führerscheinklausel . . . . .	44
II. Klauseln in Bezug auf die Sicherheit der beförderten Personen . . . . .	44
III. Die Selbstbeteiligung . . . . .	44
IV. Ausschluß von Kriegsschäden . . . . .	45
V. Ausschluß von Schäden aus Personenbeförderung, soweit sie auf einem Zweirad, dreirädrigen Kraftfahrzeug, in einem Beiwagen oder entgeltlich erfolgt . . . . .	45
VI. Ausschluß des Risikos aus dem Transport gefährlicher Sachen . . . . .	45
VII. Ausschluß des Risikos aus Automobilrennen . . . . .	46
<b>C. La nullité du contrat</b> . . . . .	46
<b>D. La suspension du contrat et de la garantie</b> . . . . .	47
I. La suspension du contrat . . . . .	47
II. La suspension de la garantie . . . . .	47
<b>E. La non-assurance et l'assurance partielle</b> . . . . .	47
I. La non-assurance . . . . .	47
II. L'assurance partielle . . . . .	47

<b>F. Les déchéances</b>	48
<b>G. Weitere Möglichkeiten des Ausfalls der Deckung</b>	49
I. Die Zahlungsunfähigkeit des Versicherers	49
II. Die territoriale Begrenzung der Haftpflichtversicherung	49
III. Die Beschränkung auf im Verkehr durch Unfall verursachte Schäden	49
<i>Sechster Abschnitt. Die Haftpflichtversicherung selbst schließt Lücken</i>	50
<b>A. Déchéances und exclusions de risque</b>	50
<b>B. Die Unwirksamkeit von Einwänden gegenüber dem Dritten</b>	51
I. Die unwirksamen Einwände des Art. 13 des décret	51
II. Die Vorleistungspflicht des Versicherers für Rechnung des fonds de garantie	51
III. Die Gewährleistung des Anspruchs des Dritten in Deutschland	51
1. § 158 c VVG, Inhalt und rechtlicher Charakter	51
2. Die von dieser Regelung ausgefüllten Lücken	52
3. Die Grenzen der Drittsicherung	53
a) Keine Anwendung auf Schwarzfahrer, ausländische Fahrzeuge und solche mit Zollkennzeichen; die Ausfüllung dieser Lücken durch die Haftpflichtversicherung	53
b) Die dem § 158 c VVG eigentümlichen Lücken	53
<i>Siebter Abschnitt. Der unterschiedliche Schutz des Dritten durch die Haftpflichtversicherung</i>	54
<i>Achter Abschnitt. Die Haftpflichtversicherung in anderen Ländern</i>	55
<b>A. Die europäischen Länder</b>	55
I. Die Versicherungspflicht	56
1. Belgien	56
2. England	56
3. Schweiz	56
II. Die Sicherung der Ansprüche des Dritten durch die Haftpflichtversicherung	57
1. Die action directe	57
2. Die Unwirksamkeit der Einwände aus dem Versicherungsvertrag gegenüber dem Dritten	57

<b>B. Die Vereinheitlichung der Haftpflichtversicherung . . . . .</b>	<b>57</b>
I. Die Arbeiten des Internationalen Instituts in Rom . . . . .	58
II. Das Abkommen der Beneluxländer . . . . .	58
III. Das Straßburger Abkommen . . . . .	58
<b>C. Die Haftpflichtversicherung in den USA . . . . .</b>	<b>59</b>
 <b>Zweiter Teil (Hauptteil). Der Garantiefonds . . . . .</b>	<b>60</b>
 <i>Erster Abschnitt. Der fonds de garantie automobile . . . . .</i>	<b>61</b>
 <b>A. Die allgemeinen Bedingungen des Anspruchs gegen den fonds de garantie . . . . .</b>	<b>62</b>
I. Die Voraussetzungen des Unfalls . . . . .	62
1. Unfall eines im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugs .	62
2. Unfall durch ein Landkraftfahrzeug . . . . .	63
3. Die zeitlichen und örtlichen Umstände des Unfalls .	63
a) Die Erweiterung des zeitlichen Anwendungsbereichs	64
b) Die Erweiterung des örtlichen Anwendungsbereichs	64
c) Die zeitliche Anwendung der neuen Vorschriften über den fonds de garantie im Zusammenhang mit der Einführung der Pflichtversicherung . . . . .	64
II. Die in der Person der Ersatzberechtigten erforderlichen Voraussetzungen . . . . .	65
1. Der Kreis der möglicherweise Berechtigten . . . . .	65
a) Der Ersatz des Drittschadens . . . . .	65
aa) Der Ersatz des immateriellen Drittschadens bei tödlichem Unfall . . . . .	66
bb) Der Ersatz des materiellen Drittschadens bei töd- lichem Unfall . . . . .	66
cc) Der Ersatz des Drittschadens, wenn das Opfer den Unfall überlebt, aber dann stirbt . . . . .	66
dd) Der Ersatz des Drittschadens, wenn das Opfer überlebt . . . . .	66
b) Der von den Erben geltendgemachte, auf sie über- gegangene Schadenersatzanspruch . . . . .	66
c) Ausschließliche Zuständigkeit der Zivilgerichte für Streitigkeiten aus Verkehrsunfällen . . . . .	66
d) Der zahlende Gesamtschuldner . . . . .	67
2. Die Nationalität des Ersatzberechtigten . . . . .	67
a) Französische Staatsangehörigkeit . . . . .	67
b) Wohnsitz in Frankreich oder der Communauté . .	67

c) Gegenseitigkeitsabkommen . . . . .	67
d) Ausländer als <i>ayants-droit</i> . . . . .	67
e) Fazit: Kein Schutz der Ausländer in Frankreich i. S. der Regelung über den <i>fonds de garantie</i> . . . . .	68
3. Es wird nur Körperschaden ersetzt . . . . .	68
4. Die Subsidiarität des <i>fonds</i> . . . . .	69
a) Der Ersatzberechtigte hat eine Versicherung für sich selbst abgeschlossen . . . . .	70
b) Der Ersatzberechtigte hat Rechte gegen die <i>Sécurité sociale</i> . . . . .	70
c) Staatliche Invalidenrente . . . . .	70
d) Das Prinzip des Art. 8 Ziff. 2 des <i>décret</i> . . . . .	71
e) Einzelprobleme . . . . .	71
aa) Schuldhafte Vereitelung der anderweitigen Ersatzmöglichkeit . . . . .	71
bb) Die zur Verfolgung anderweitiger Ansprüche geforderte Intensität . . . . .	72
cc) Ersatz von Zinsen und Nebenkosten . . . . .	73
5. Die von der Garantie des <i>fonds</i> ausgeschlossenen Personen . . . . .	73
III. Die in der Person des Ersatzpflichtigen erforderlichen Voraussetzungen . . . . .	74
1. Der Anspruch im Rahmen des französischen Haftungsrechts . . . . .	74
2. Die Zahlungsunfähigkeit des Schädigers . . . . .	75
3. Der Ersatzpflichtige ist nicht oder nicht wirksam versichert oder ist unbekannt . . . . .	76
<b>B. Die Geltendmachung des Anspruchs</b> . . . . .	76
I. Wie erfährt der <i>fonds</i> von einem Unfall mit Körperschaden	76
II. Frist und Form und Geltendmachung des Anspruchs . . . . .	77
1. Die Fristen . . . . .	77
2. Die Form . . . . .	79
III. Die Unfallflucht . . . . .	79
IV. Das Eingreifen der Garantie des <i>fonds</i> im Falle des bekannten Ersatzpflichtigen . . . . .	82
1. Die Definition des bekannten, nicht versicherten und des bekannten, versicherten Ersatzpflichtigen, dessen Versicherung den Ersatzberechtigten nicht oder nur teilweise entschädigt . . . . .	82
2. Der bekannte, aber nicht versicherte Ersatzpflichtige	83
a) Der Vergleich zwischen Ersatzpflichtigem und Ersatzberechtigtem . . . . .	83

b) Offensichtliche Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen . . . . .	83
c) Klage gegen den Ersatzpflichtigen . . . . .	84
d) Die Benachrichtigung des fonds vom Prozeß und die Bindungswirkung als deren Folge . . . . .	84
aa) Das Verfahren vor den Zivilgerichten . . . . .	84
bb) Das Verfahren vor den Strafgerichten . . . . .	84
e) Intervention und Einlegung von Rechtsmitteln seitens des fonds, Ausschluß seiner Verurteilung im Prozeß Ersatzberechtigter—Ersatzpflichtiger . . . . .	84
aa) Intervention . . . . .	85
bb) Rechtsmittel . . . . .	85
cc) Ausschluß der Verurteilung des fonds . . . . .	86
f) Die Durchsetzung des Anspruchs des Ersatzberechtigten gegen den fonds . . . . .	87
3. Der bekannte, versicherte Ersatzpflichtige, dessen Versicherung nicht eingreift . . . . .	87
a) Die Benachrichtigung des fonds . . . . .	88
b) Vergleich . . . . .	88
c) Prozeß . . . . .	88
aa) Der Sonderfall der Teilversicherung . . . . .	89
bb) Der fonds anerkennt die Begründetheit der Einwände des Versicherers . . . . .	89
cc) Der fonds bestreitet die Einwände . . . . .	89
aaa) Verfahren vor den Zivilgerichten . . . . .	89
bbb) Verfahren vor den Strafgerichten . . . . .	90
d) Die Zahlungsunfähigkeit des Versicherers . . . . .	92
V. Das Verbot des Voraushonorars . . . . .	93
<b>C. Die Beziehungen des fonds zum Ersatzpflichtigen und dessen Garanten . . . . .</b>	<b>93</b>
I. Die Einsetzung des fonds in die Rechte des Gläubigers . . . . .	93
II. Forderungen, die auf Grund Legalzession auf den fonds übergegangen sind und ihm unmittelbar zustehende . . . . .	94
1. Gesetzlich übergegangene Forderungen . . . . .	94
2. Unmittelbar zustehende Forderungen . . . . .	95
a) Zinsen . . . . .	95
b) Die Pauschale . . . . .	95
III. Die dem Rückgriff des fonds ausgesetzten Personen . . . . .	95
1. Der Ersatzpflichtige . . . . .	95
2. Mehrheit von Ersatzpflichtigen . . . . .	95
3. Aufrechnung durch den fonds bei Kumulation der Ansprüche . . . . .	96

4. Rückgriff des fonds als Nebenkläger im Strafprozeß	96
5. Rückgriff auf den Ersatzpflichtigen im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Versicherers	96
IV. Der Rückgriff auf den Versicherer	97
<b>D. Die Finanzierung des fonds</b>	97
I. Die Legalzession	98
II. Die Beiträge der versicherten und unversicherten Kraft- fahrer und der Versicherer	98
1. Beiträge der Versicherer	98
2. Beiträge der versicherten Kraftfahrer	98
3. Beiträge der Nichtversicherten	99
a) Die Feststellung der Verpflichtung im Falle einer gerichtlichen Entscheidung	100
b) Die Feststellung der Verpflichtung im Falle des Vergleichs	100
c) Wen trifft die Verpflichtung, den Beitrag zu zahlen	100
aa) Der Nichtversicherte	100
bb) Die Bedeutung der Zahlungsunfähigkeit	101
d) Auf welche Summe wird der Beitrag erhoben	101
e) Mehrheit von Ersatzpflichtigen	101
f) Wie wird der Beitrag erhoben und in welcher Höhe	102
III. Der Zuschlag zur Strafe wegen Nichtversicherung	102
IV. Sonstige Einkünfte	102
<b>E. Die Verwaltung des fonds</b>	103
I. Die Organe	103
1. Die Generalversammlung	103
2. Der Verwaltungsrat	103
3. Der Direktor	103
II. Die Geschäftsführung	103
1. Die Rolle des fonds im Verhältnis zu den geschäftsführenden Gesellschaften	104
2. Die geschäftsführende Gesellschaft	104
III. Die Rechnungsführung	105
IV. Die Staatskontrolle	105
<i>Zweiter Abschnitt. Der Entschädigungsfonds in Deutschland</i>	106
<b>A. Die Vorläufer</b>	106
I. Die Richtlinien von 1955	106
II. Die Verkehrsopferhilfe	107
<b>B. Der Entschädigungsfonds</b>	108

<i>Dritter Abschnitt. Die rechtliche Einordnung des fonds de garantie</i>	109
<b>A. Die Organisationsform</b>	109
<b>B. Die Leistungen</b>	110
I. Geschäftsführung ohne Auftrag	110
II. Versicherung	111
III. Sécurité sociale	112
IV. Bürgschaft	112
V. Ergebnis	115
<i>Vierter Abschnitt. Der fonds de garantie in internationaler Vergleichung</i>	116
<b>A. Die aus dem internationalen Vergleich sich ergebenden, verschiedenen Typen des Garantiefonds</b>	116
<b>B. Typ Fonds de secours</b>	118
I. Schweiz	118
1. Die Strolchenfahrt	118
2. Ausländische Kraftfahrzeuge	118
3. Unbekannte und nicht versicherte Ersatzpflichtige	118
a) Die Haftung der Kantone	119
b) Die Leistungen des Bundes	119
4. Vergleich der Regelung mit fonds de garantie und Entschädigungsfonds	119
II. Italien	119
<b>C. Typ subsidiärer Versicherer</b>	120
<b>D. Typ Garantiefonds</b>	122
I. Auf gesetzlicher Grundlage	122
1. CSSR	122
2. Die skandinavischen Länder	122
3. Tunesien und Marokko	123
4. Spanien	123
5. Sonstige	123
II. Auf freiwilliger Basis	123
1. England	123
2. Österreich	124
<b>E. Garantiefonds in Nordamerika</b>	125

<b>Dritter Teil. Rechtssystematische Einordnung der Leistungen des Garantiefonds bei Zahlungsunfähigkeit und Anonymschaden . . . . .</b>	127
<i>Erster Abschnitt. Die beiden Grundformen der Leistungen des Garantiefonds . . . . .</i>	127
<i>Zweiter Abschnitt. Die Leistungen bei Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen und die Gewährleistungen des Haftpflichtrechts . . . . .</i>	129
<b>A. Die Gewährleistungsaufgabe der Pflichtversicherung . . . . .</b>	130
<b>B. Die Gewährleistungsaufgabe des Garantiefonds . . . . .</b>	130
<b>C. Die Eigenarten der nordamerikanischen Lösungen im Bereich des Straßenverkehrs . . . . .</b>	131
<b>D. Die gesamtschuldnerische Haftung der Schädiger . . . . . (solidarité und obligation in solidum)</b>	132
<b>E. Haftung für Dritte . . . . .</b>	132
<b>F. Die Gewährleistungen des Prozeßrechts . . . . .</b>	132
<b>G. Keine Konzeption der Gewährleistung der Ansprüche des Ersatzberechtigten . . . . .</b>	133
<i>Dritter Abschnitt. Die Leistungen bei Anonymschäden . . . . .</i>	133
<b>A. Haftung ohne Kausalität . . . . .</b>	135
<b>B. Die konkrete Gruppenkausalität . . . . .</b>	136
I. § 830 Abs. 1 S. 2 BGB . . . . .	136
II. Die konkrete Gruppenkausalität in Frankreich . . . . .	138
III. § 29 BJagdG . . . . .	140
IV. § 1717 BGB . . . . .	141
V. § 227 StGB . . . . .	141
<b>C. Die abstrakte Gruppenkausalität . . . . .</b>	142
<b>Vierter Teil. Das einheitliche Rechtsprinzip der Gefährdungshaftung, der Schadenverteilung und des Garantiefonds . . . . .</b>	145
<i>Erster Abschnitt. Die subjektive und individualistische Schadenordnung . . . . .</i>	146

<i>Zweiter Abschnitt. Die Gefährdungshaftung . . . . .</i>	147
<b>A. Die Haftungsordnung im Rahmen der Garantie des gegebenen Lebensstandards — rechtliche und wirtschaftliche Schadentragung . . . . .</b>	147
<b>B. Die Grundlagen der Gefährdungshaftung in der modernen Industriegesellschaft . . . . .</b>	150
I. Die Anwendung der naturwissenschaftlichen Erkenntnisse . . . . .	150
II. Der Wandel der sozialen Konzeption . . . . .	150
<b>C. Die Bestimmung der Gefährdungshaftung . . . . .</b>	151
I. Die Begründungen . . . . .	152
II. Die Abgrenzungskriterien . . . . .	153
III. Das rechtliche Prinzip der Gefährdungshaftung . . . . .	153
<i>Dritter Abschnitt. Gefährdungshaftung und Schadenverteilung . . . . .</i>	157
<b>A. Die Begriffe . . . . .</b>	157
<b>B. Die Entwicklung der Schadenverteilung . . . . .</b>	158
<b>C. Der Zusammenhang zwischen Gefährdungshaftung und Schadenverteilung . . . . .</b>	158
<i>Vierter Abschnitt. Gefährdungshaftung, Schadenverteilung und Garantiefonds . . . . .</i>	161
<b>A. Die Garantie der Zahlungsfähigkeit . . . . .</b>	161
<b>B. Die Garantie bei Anonymschäden . . . . .</b>	163
<b>C. Die Generalisierung der Institution Garantiefonds . . . . .</b>	166
<b>Fünfter Teil. Kritik der Leistungen des Garantiefonds und seiner Finanzierung . . . . .</b>	169
<i>Erster Abschnitt. Lücken im Entschädigungssystem des Verkehrsopfers . . . . .</i>	169
<b>A. Die Kriterien der Lückenschließung . . . . .</b>	169
<b>B. Die einzelnen Lücken . . . . .</b>	170
I. Im Haftpflichtrecht . . . . .	170

II. In der Pflichtversicherung . . . . .	173
III. Im Garantiefonds . . . . .	175
<i>Zweiter Abschnitt. Die Finanzierung des Garantiefonds . . . . .</i>	177
<b>Sechster Teil. Die Ersetzung der Haftung und ihres Perfektionssystems . . . . .</b>	181
<i>Erster Abschnitt. Die Möglichkeiten der Sicherung des Verkehrsopfers ohne Haftungersetzung . . . . .</i>	182
<b>A. Die Sicherung des Anspruchs des Ersatzberechtigten nach dessen Entstehung . . . . .</b>	182
<b>B. Die Sicherung des Anspruchs des Ersatzberechtigten vor dessen Entstehung . . . . .</b>	182
<i>Zweiter Abschnitt. Die Möglichkeiten zum Schutz des Verkehrsopfers durch Haftungersetzung . . . . .</i>	183
<b>A. Die unterschiedlichen Systeme . . . . .</b>	183
I. Der akzessorische Haftungssatz . . . . .	184
II. Der verdrängende Haftungssatz . . . . .	184
III. Die Staatsversicherung . . . . .	185
IV. Die Staatsversorgung . . . . .	187
<b>B. Kritik der Haftungersetzung . . . . .</b>	188
I. Der akzessorische Haftungssatz . . . . .	188
II. Gemeinsame Merkmale der die Haftung verdrängenden Systeme . . . . .	189
III. Die konkreten Ausgestaltungen der Haftungersetzung . . . . .	192
<b>C. Die Staatsversorgung als Vision der Zukunft . . . . .</b>	194
<b>ZUSAMMENFASSUNG . . . . .</b>	195
<b>ABKÜRZUNGS- UND LITERATURVERZEICHNIS . . . . .</b>	198

## EINLEITUNG

Voraussetzung der Vergleichung ist das *tertium comparationis*, d. h. etwas den zu vergleichenden Objekten Gemeinsames. Als solches wird bei der Rechtsvergleichung häufig die Ähnlichkeit oder Gleichheit der sozialen Verhältnisse angenommen<sup>1</sup>. Sie wird, soweit man im abendländischen Rechtskreis bleibt, durchweg bejaht für das Schuldrecht im allgemeinen und das Schadenrecht im besonderen. Das Recht auf dem Gebiete des Straßenverkehrs kann jedoch geradezu als Schulbeispiel für diese Eignung angesehen werden<sup>2</sup>.

Genauer bestimmt Esser<sup>3</sup> das *tertium comparationis*: Die Ähnlichkeit oder Gleichheit der sozialen und kulturellen Verhältnisse führt zu gleichen Rechtsprinzipien, die, abstrahiert von ideologischen und doktrinären Einflüssen, zu gleichwertigen<sup>4</sup> Lösungen führen.

Darauf basiert die funktionelle Rechtsvergleichung, deren Methode und Ziel ist, „in gleichen Ordnungsaufgaben unter vergleichbaren gesellschaftlichen Zuständen die Gemeinsamkeit von Lösungen zu entdecken, die je von ihrer Entstehungsgeschichte her in ihrer Systembedingtheit dem gleichen Ordnungsziel dienen“<sup>5</sup>.

Die vorliegende Untersuchung gestattet nur eine beschränkte Anwendung dieser Methode. Ihre Ziele sind

(1) Die Darstellung des Garantiefonds im Rahmen des Schutzes des Verkehrsopfers, d. h. des Haftpflichtrechts und der obligatorischen Haftpflichtversicherung des Kraftfahrzeugs.

1 Erbe, S. 198. Nach Schnitzer, Bd. 1, S. 407 ist weniger der Volksgeist für die Rechtsordnung maßgebend, als vielmehr die sozialen Verhältnisse. Dies ergibt sich aus der von Schnitzer unternommenen Universalrechtsgeschichte.

2 Gutteridge, S. 54 f.

3 Esser, Grundsatz und Norm.

4 D. h. verschiedene konstruierten. Vgl. auch Erbe, S. 210, wonach bei völlig isolierten Rechtskreisen das Lehensrecht auftauchte, d. h. nicht nur eine gleichwertige, sondern sogar eine gleichartige Lösung.

5 Esser, Grundsatz und Norm, S. 349 f.

(2) Die rechtssystematische Einordnung der Leistungen des Garantiefonds.

(3) Die Feststellung eines einheitlichen Rechtsprinzips des gesamten Schutzsystems des Verkehrsopfers und dessen grundsätzliche Gültigkeit für die Bereiche der Gefährdungshaftung insgesamt.

(4) Die Kritik der konkreten Lösungen anhand des Prinzips.

(5) Die Rechtfertigung des Schutzsystems als Bestandteil des Haftungsrechts.

Im Hinblick auf den Garantiefonds als solchen ist zwar die erste Stufe der funktionellen Rechtsvergleichung möglich, die Feststellung des in ihm enthaltenen Rechtsprinzips. Das Fehlen einer auch nur annähernd gleichwertigen deutschen Institution<sup>6</sup> vereitelt jedoch die funktionelle Rechtsvergleichung. Die Darstellung des Garantiefonds ist jedoch neben ihrer Bedeutung für das Folgende auch Selbstzweck: Die Kenntnis des Rechts des *fonds de garantie automobile* ist von allgemeinem praktischem Interesse und von besonderem durch den in den §§ 12 und 13 des neuen Pflichtversicherungsgesetzes vom 5.4.1965 eingeführten Entschädigungsfonds, einem deutschen Pendant zum Garantiefonds.

Eine isolierte Darstellung des Garantiefonds ohne Bezugnahme auf das materielle Haftpflichtrecht, das mit diesem und generell schon durch die obligatorische Haftpflichtversicherung vollendet wird, wäre unverständlich. Schon rechtstechnisch sind die drei Materien so ineinander verzahnt, daß eine isolierte Behandlung und Beurteilung unvollständig, ja unkorrekt wäre<sup>7</sup>. Gerade in ihrem Zusammenwirken, in der Darstellung jeder Stufe des Systems in ihrer Ergänzungsbedürftigkeit durch die nächste, werden die Unterschiede des französischen und deutschen Systems deutlich. Noch deutlicher wird die gegenseitige Abhängigkeit durch das gemeinsame Rechtsprinzip und den Vergleich mit der Haftungsersetzung.

Umgekehrt regt die Vervollständigung des Schutzsystems durch den Garantiefonds vielfach eine abgeänderte Beurteilung des zugrundeliegenden materiellen Rechtsprinzips an, und es wird sich bei der Gegenüberstellung mit den Formen der Haftungsersetzung zeigen, daß dieser neue Aspekt fruchtbar ist. Zugleich dient die neue

6 Weder die Verkehrsopferhilfe noch der Entschädigungsfonds reichen dafür aus, insbesondere da keinerlei Rechtsprechung dazu aufzufinden ist, und ihre Bedeutung sich weitgehend nur in ihrer Funktion als Bestandteil des Schutzsystems erschließt.

7 Vgl. Institut international, S. 8 und 12 f.; Arnold, S. 7 und Strahl, S. 263. Strahl verallgemeinert den Gedanken über das Haftpflichtrecht des Kraftfahrzeugs hinaus.

Institution als Quelle rechtspolitischer Überlegungen und kritischer Neuwertung der konkreten Lösungen zum Schutz des Verkehrsopfers und speziell des deutschen Entschädigungsfonds.

An dieser Stelle möchte ich besonders Herrn Prof. Dr. Esser für die Förderung der vorliegenden Arbeit danken.

# Die soziale Notwendigkeit der Einrichtung

## 1. Die Bedrohung durch das Kraftfahrzeug

Die Technik bestimmt unser Zeitalter. Sie durchdringt und erfaßt unser Leben bis in seine feinsten Verästelungen. Aber sie trägt einen Januskopf. Einmal ermöglichte sie den Aufstieg des von ihr geprägten Teiles der Menschheit zu einem beispiellosen Massenwohlstand, zum anderen zeitigte sie eine ungekannte Bedrohung der seelischen und körperlichen Integrität. *La constatation manque d'originalité, mais il convient pourtant de la répéter inlassablement*<sup>1</sup>.

Eine Erscheinung ist für die Technik geradezu zum Stereotypus geworden: das Automobil. Es bedeutet für den Menschen die alltäglichste, die angenehmste, nützlichste oder schrecklichste Repräsentation der Technik. Es beeinflußt weite Gebiete des menschlichen Lebens, nicht zuletzt das Recht. Diese Bedeutung beruht auf seiner weiten Verbreitung, deren Konsequenz die Häufigkeit der rechtlich relevanten Folgeerscheinungen ist. So betrug der Bestand an Kraftfahrzeugen am 1. 1. 1963 in der Bundesrepublik Deutschland rund 10,5 Millionen und am 31. 12. 1962 in Frankreich<sup>2</sup> rund 11,65 Millionen<sup>3</sup>, was grob einem Satz von fünf bzw. vier Einwohnern pro Kraftfahrzeug entspricht. Man rechnet mit einer weiter stark steigenden Tendenz dieser Werte. Das Schädigungspotential<sup>4</sup> des Automobils ist gewaltig: Im Jahre 1961 ereigneten sich in der Bundesrepublik 325 841 registrierte Unfälle mit Personenschäden<sup>5</sup>, in Frankreich 159 535<sup>6</sup>. Auch hier ist die Tendenz steigend. Der volkswirtschaftliche Verlust aus Personen- und Sachschäden des Straßenverkehrs wird mit den Aufwendungen für Polizei und Justiz in der Bundesrepublik auf jährlich vier bis fünf Milliarden DM in der Zeit

1 Colliard, S. 115.

2 Französisches Mutterland.

3 Statistisches Jahrbuch, Internationale Übersichten, S. 95.

4 Ausdruck aus Oftinger, Haftpflichtrecht, Bd. 1, S. 9.

5 Statistisches Jahrbuch, S. 378.

6 Bilan, S. 21.

von 1959 bis 1960 geschätzt<sup>7</sup>. Auch diese Zahl ist inzwischen längst überholt.

Aus diesen Angaben ergibt sich, daß der einzelne heute geneigt sein wird, das Recht dieses Gebietes als Maßstab dafür zu nehmen, ob das Recht überhaupt gerechte und praktische Lösungen bietet.

## 2. Der Kampf gegen die Straßenverkehrsunfälle

Es wäre banal, zunächst ebenfalls die Zahl der Verkehrstoten pro Jahr anzugeben, wie es grundsätzlich in allen Abhandlungen zum Thema Straßenverkehr geschieht, oder gar Vergleiche zwischen den Kriegsverlusten im Polenfeldzug und den Opfern des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik in einer gleichen Zeitspanne anzustellen. Das Schädigungspotential des Straßenverkehrs darf ebenso als bekannt vorausgesetzt werden wie die Tatsache, daß es im internationalen Vergleich quantitativ erhebliche Unterschiede gibt, die aber qualitativ das Problem der Schäden des Straßenverkehrs nicht zu ändern vermögen<sup>8</sup>.

Die Frage liegt nahe, ob nicht die Rückkehr ins Zeitalter der Postkutsche wünschenswert wäre. Das würde ebenfalls zu einer Lösung der in der vorliegenden Abhandlung gestellten Aufgaben führen. Diese Forderung ist, soweit ich sehe, von niemand ernsthaft aufgestellt worden. Immerhin ist Oftinger<sup>9</sup> der Ansicht, daß der Staat die nach dem Ende des zweiten Weltkriegs einsetzende Motorisierungswelle hätte bremsen sollen und können.

*Perhaps no product of man's inventiveness has been at once so creative and so destructive of social values as has the automobile.* Damit bringt Brainard<sup>10</sup> die Ambivalenz dieser Errungenschaft zum Ausdruck. Ob Vor- oder Nachteile überwiegen, ist eine unlösbare Frage, da es sich dabei um inkommensurabile Größen handelt. Trotzdem steht das Ergebnis fest: In einem demokratischen Staat ließe sich nicht einmal eine effektive Verminderung des Zuwachses des Automobilbestandes durch staatliche Maßnahmen erreichen, und in keinem Staat kann die Motorisierung rückgängig gemacht werden.

7 Meyer-Jacobi, Bd. 3, S. 17 ff. schätzt vier, Berkenkopf nach den Angaben von Meyer-Jacobi, aaO, fünf Milliarden pro Jahr.

8 Die Unfallhäufigkeit (Unfälle bezogen auf den Kraftfahrzeugbestand) in den USA beträgt ungefähr 35 Prozent der deutschen. Selbst unter Berücksichtigung der die Vergleichbarkeit der Werte beeinträchtigenden Faktoren bleibt die Tatsache eines erheblichen Unterschiedes.

9 Oftinger, Punktationen, S. 19.

10 Brainard, S. 1.

Der Beweis der ersten Behauptung ergibt sich zum Beispiel daraus, daß das Streben nach einem Kraftfahrzeug trotz der damit für den Halter verbundenen erheblichen Kosten fast allgemein ist<sup>11</sup>. Der der zweiten aus der fundamentalen volkswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Bedeutung des Kraftfahrzeugs. Hinzu kommt eben noch die von Oftinger<sup>12</sup> beklagte Faktizität der Erscheinung.

Aus der Unaufhaltsamkeit der Motorisierung ergibt sich die primäre Forderung nach bedingungsloser Bekämpfung der Unfälle des Straßenverkehrs, da im Ergebnis ein Schaden gesamtwirtschaftlich nicht mehr auszugleichen ist, auch wenn er abgewälzt werden kann, ganz abgesehen davon, daß Leben, Gesundheit und Schmerzen Größen sind, die sich letztlich einer wirtschaftlichen Bewertung entziehen.

Es ist unumgänglich, auch in einer Abhandlung über den entstandenen Schaden wenigstens darauf hinzuweisen<sup>13</sup>. Die Vordringlichkeit dieser Aufgabe muß auch all denjenigen vor Augen bleiben, die sich mit dem entstandenen Schaden befassen, um die Subsidiarität dieser Bemühungen klarzustellen.

Zwar ist man rein technisch gesehen heute am Ende des Versuchsstadiums eines unfallfreien Straßenverkehrs angelangt<sup>14</sup>. Er ist jedoch in absehbarer Zeit wirtschaftlich nicht durchführbar. Alle anderen Maßnahmen, die nicht die menschliche Unzulänglichkeit ganz ausschließen, können nicht eine derartige Verminderung der Unfallhäufigkeit erreichen, daß die in dieser Abhandlung gestellten Fragen quantitativ bedeutungslos würden.

Es wird also in absehbarer Zeit immer Unfälle im Straßenverkehr geben, da technische Einrichtungen nur durch ebensolche fehlerfrei gesteuert werden können.

11 Daß dabei das Streben nach Unabhängigkeit und Individualität der Lebensgestaltung eine beachtliche Rolle spielt, wird oft in einem ahnungslosen Pessimismus vergessen.

12 Oftinger, Punktationen, S. 19.

13 So auch beispielsweise Marty, S. 215.

14 Es handelt sich um ein elektronisches Steuerungssystem, wobei über die Straßen elektrische Felder gelegt werden. Versuchsstrecken bestehen in den USA und in der UdSSR.

## ERSTER TEIL

### Kraftfahrzeughaftpflichtrecht und -versicherung als Ausgangspunkte der heutigen Lösungen

Das Kraftfahrzeughaftpflichtrecht ist die Rechtsmaterie, in der die grundsätzlichen Entscheidungen über den Schutz des Verkehrsopfers gefällt werden. Es ist deshalb notwendig aber auch hinreichend, das Haftpflichtrecht des Kraftfahrzeugs in Frankreich in seinen Grundzügen darzustellen. Dies läßt sich in zwei Abschnitte gliedern: die allgemeine Haftpflicht des Sachhalters<sup>1</sup> als solche mit geringen Unterschieden zum deutschen Recht und einerseits gewisse Einzelfälle, andererseits der aus dem allgemeinen Schadenrecht stammende Teil des Haftpflichtrechts, die stärkere Abweichungen vom deutschen Recht aufweisen.

Im Ergebnis sind die Verhältnisse in Frankreich und der Bundesrepublik zu vergleichen, und die Lücken im Schutz der Verkehrsopfer aufzuzeigen, die sich aus den bestehenden haftpflichtrechtlichen Lösungen ergeben.

#### *Erster Abschnitt*

##### Das Haftpflichtrecht als Angelpunkt des Schutzes des Verkehrsopfers

Der Schutz des Verkehrsopfers beruht zunächst und grundsätzlich auf der Ausgestaltung des Haftpflichtrechts für die im Straßenverkehr verursachten Schäden<sup>2</sup>. Hier im Bereich der materiellen Regelung

1 Diese Übersetzung für die *responsabilité du fait des choses* stammt wohl von Frener.

2 Da der Garantiefonds — wie noch zu zeigen sein wird — einen Ausschnitt aus dem Haftpflichtrecht darstellt, ist es angebracht, hier schon den Begriff Haftpflichtrecht zu klären.

Eingehend befaßt sich Wussow, S. 3 ff. mit dem Begriff. Schon durch den Titel seines Werkes bringt er — im Gegensatz zu Geigel, Vorwort zur 1. Auflage — zum Ausdruck, daß Haftpflichtrecht nicht nur die

werden die Weichen gestellt, wobei allerdings gewisse Regelungen, die zum materiellen Haftpflichtrecht gehören (Unfallflucht, Schwarzfahrer), ihren Platz in anderen Normbereichen gefunden haben.

## A. Die Konkurrenz von allgemeinem und Sonderrecht

Wie das deutsche Recht — § 16 StVG — fährt auch das französische grundsätzlich zweigleisig, um einen Anspruch aus einem Straßenverkehrsunfall zu begründen. Es gibt also zwei Möglichkeiten:

Einmal die, daß den Schädiger ein Verschulden trifft, und der Geschädigte dies auch zu beweisen vermag und zum anderen die, daß der Geschädigte sich nicht auf ein Verschulden des Schädigers be-

Verantwortung bei Unfällen bedeutet, da sonst der von ihm benutzte Ausdruck „Unfallhaftpflichtrecht“ ein Pleonasmus wäre. Mit Recht weist Wussow auf die Verwendung des Begriffs im § 149 VVG hin, der eine Definition enthält. Danach umfaßt das Haftpflichtrecht jede Leistung, die auf Grund der Verantwortlichkeit für eine bestimmte Tat- sache zu erbringen ist. Dies würde dem Begriff der *responsabilité civile* entsprechen, denn diese Definition ergreift auch das vertragliche Schadenersatzrecht (vgl. Bader, S. 1904). Das gleiche ergibt sich auch aus dem Begriff: Haftpflichtnormen sind solche, die ein Vermögen dem Zugriff eines Dritten preisgeben. Dieses Ergebnis müßte indes einem vorherrschenden juristischen Sprachgebrauch weichen.

Die engste Auffassung sieht lediglich die Gefährdungshaftung (i. w. S., also unter Einschluß der Beweislastregeln) als Haftpflichtrecht an (siehe deren Erwähnung bei Oftinger, Haftpflichtrecht, Bd. 1, S. 3 f., ebenso Esser, Schuldrecht, wenn er unter der Überschrift „unerlaubte Handlungen“ von Deliktstatbeständen und -folgen spricht, unter der Überschrift Gefährdungshaftung von Haftpflichttatbeständen und deren Folgen). Daneben steht die Ansicht von Wussow, der über § 149 VVG und die AHB zu einer Einschränkung des Begriffes kommen will, nach der nur Personen- und Sachschäden Inhalt des Haftpflichtrechts sein können. Seine Methode einer allgemeingültigen Abgrenzung ist schon um deswillen verfehlt, weil eine Abgrenzung durch eventuelle Einschränkungen des Versicherungsrechtes von ihm selbst nicht konsequent durchgeführt wird, da er z. B. den durch § 61 VVG ausgeschlossenen Vorsatz unter dem Titel Haftpflichtrecht mit behandelt.

Als vorwiegend dürfte eine Definition des Haftpflichtrechts als Regelung der außervertraglichen Verantwortlichkeit für Schaden angesehen werden (so z. B. Esser, Zweispurigkeit, S. 129 ff.; Gölde, S. 70 ff., da dieser unter seiner Überschrift auch die Einführung einer Verschuldenhaftung behandelt). Oftinger, Haftpflichtrecht, Bd. 1, S. 3 f. definiert das Haftpflichtrecht als „das Recht der außervertraglichen Schädigungen, wobei die Kausalhaftungen im Vordergrund stehen“. Diese ungefähr auch der *responsabilité civile délictuelle* entsprechende Definition kann für das folgende zugrundegelegt werden.

Steht der Begriff Haftungsrecht (oder Haftungsordnung) der Haftungsersetzung gegenüber, so ist er im weitesten Sinne gebraucht, vgl. u. a. 6. Teil.

rufen kann; entweder weil er in Beweisnot ist, oder weil eben ein Verschulden tatsächlich nicht vorliegt<sup>3</sup>.

Im ersten Fall kann der Geschädigte auf Grund der allgemeinen Verschuldenshaftung gegen den Schädiger vorgehen, wie auch den Halter belangen, wenn dieser nicht schon mit dem Schädiger selbst identisch ist. Im zweiten Fall tritt die für den Kraftfahrzeugverkehr typische Haftung ein, die in Deutschland im StVG geregelt ist.

## B. Die Entwicklung zum Sonderrecht

Die Haftung des Kraftfahrzeugverkehrs für die von ihm verursachten Schäden ist in der den Franzosen eigenen Weise geregelt worden, daß man nicht den Gesetzgeber bemühte, sondern die Rechtsprechung aus dem kodifizierten Recht allmählich ein den neuen Gegebenheiten angepaßtes System aufbaute<sup>4</sup>.

Verhältnismäßig lange Zeit, während andere Staaten schon in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts Sondergesetze für den Kraftfahrzeugverkehr geschaffen hatten<sup>5</sup>, wurden in Frankreich noch die Unfälle des Kraftfahrzeugverkehrs nach allgemeinem Schuldrecht beurteilt, so daß der Geschädigte seinen Schaden nach aquilianischem Recht (Art. 1382, 1383 Code civil) nicht abwälzen konnte, wenn er nicht die Tatbestandsmerkmale dieser Haftung bewies, nämlich faute (Verschulden und ein der Rechtswidrigkeit entsprechendes Merkmal) des Schädigers bzw. seiner Handlung, seinen eigenen Schaden, den Kausalzusammenhang zwischen faute und Schaden und die Zurechnungsfähigkeit des Schädigers.

Da beim Kraftfahrzeugverkehr der Beweisnotstand des Geschädigten besonders drückend wurde, ergaben sich trotz der Verschärfung

3 Mazeaud-Tunc, Bd. 2, S. 14.

4 Mazeaud-Tunc, Bd. 2, S. 107 ff. und die dort unter Fn 1 zu Nr. 1139 Zitierten.

So typisch das Verfahren für den französischen Juristen ist, notfalls durch eine übersteigerte Auslegung, aber auf dem Boden des Code civil seine Entscheidung zu treffen (vgl. David, Bd. 1, S. 50 f.). so sehen wir gerade am Beispiel des Garantiefonds, daß diese Erscheinung auch in Frankreich im Rückgang begriffen ist. Auch dort arbeitet mehr und mehr die Gesetzesmaschine, wobei diese Tendenz aufgrund der derzeitigen Verfassung noch wesentlich verstärkt ist. Die Verlagerung der Gesetzgebung vom Parlament auf die Exekutive bewirkt eine Beschleunigung und Vereinfachung des Gesetzgebungsverfahrens (Art. 34 ff., 37 der Verfassung vom 4. 10. 1958).

5 Österreich mit dem KFG von 1908, Deutschland mit dem KFG von 1909, Italien mit dem Codice stradale von 1912; vgl. weiter Haffter, S. 52 Fn 32.

der Anforderungen an die Sorgfalt der Kraftfahrer unsoziale Belastungen der Verkehrsopfer. Die quantitative Bedeutung dieser Belastungen führte schließlich auch in Frankreich zu einer Besinnung und damit zu einer Wende<sup>6</sup>. Die Cour de Cassation ging langsam dazu über, die Haftung des Kraftfahrers zu verschärfen, indem sie die im Art. 1384 Abs. 1 Code civil enthaltene Sachhalterhaftpflicht anwandte. Der entscheidende Durchbruch erfolgte durch den grundlegenden Entscheid *toutes chambres réunies* der Cour de Cassation vom 13.2.1930<sup>7</sup>. Danach ist man verantwortlich für den Schaden, der durch *le fait des choses, deren gardien* man ist, verursacht wird.

## C. Die einzelnen Tatbestandsmerkmale der Sachhalterhaftpflicht

### I. *Le fait des choses*

Der Begriff *fait des choses* bedeutet heute lediglich die Bedingungseigenschaft einer Sache in bezug auf den Schaden, wobei grundsätzlich jede Sache — gefährlich oder nicht — geeignet ist, die Sachhalterhaftpflicht eingreifen zu lassen<sup>8</sup>. Jedoch muß die Sache bei der Entstehung des Schadens einen *rôle actif* gespielt haben, wofür aber eine Vermutung besteht. Die aktive Rolle der schadenstiftenden Sache wird auch damit umschrieben, daß die Sache *cause génératrice* des Schadens gewesen sein müsse. Dieser Pleonasmus bringt in Wirklichkeit etwa die adäquate Verursachung des Schadens zum Ausdruck<sup>9</sup>. In der Literatur wurde dies mit Recht dahin aufgefaßt, daß die Sachhalterhaftung weitgehend einer, wenn auch sehr verschärften, Ver- schuldenshaftung entspreche<sup>10</sup>.

### II. *Le gardien*

Der Begriff des *gardien* als des Haftpflichtsubjekts entspricht an- nähernd dem des Halters im deutschen Recht. Es wird die freie und uneingeschränkte Verfügungsgewalt über eine Sache verlangt. Die tatsächliche Innehabung genügt, ein Rechtstitel wird nicht gefordert.

6 Zum sozialen Hintergrund vgl. o. Einleitung.

7 *Affaire Jand'-heur contre Société Aux Galeries Belfortaises*, Cass. Chambres réunies, Gaz. Pal. 1930. 1. 393.

8 Scherrer, S. 24 mit Nachweisen.

9 Lalou, S. 703; Cass. civ. vom 23. 1. 1945, Gaz. Pal. 1945. 1. 154; Kummer, S. 4.

10 Planiol, Bd. 2, S. 369 f. und die bei Mazeaud-Tunc, Bd. 2, S. 212 Fn 1 zu Nr. 1211—9 (bis) Angegebenen.

Es fehlt lediglich in gewissem Umfang das Abstellen auf den Nutzen, der höchstens als Indiz verwendet wird<sup>11</sup>.

## D. Die Entlastungsgründe

Der Sachhalter kann sich von dieser Haftung befreien, wenn er eine fremde, ihm nicht zurechenbare Ursache für die Schadenentstehung nachweist. Es gibt drei Entlastungsmöglichkeiten: *La force majeure oder cas fortuit, le fait d'un tiers und faute de la victime*, alles zusammengefaßt unter dem Begriff der *cause étrangère*<sup>12</sup>. Die Haftungsausschlüsse gelten für das gesamte Haftpflichtrecht, also auch für die gewöhnliche Verschuldenshaftung.

### I. Force majeure oder cas fortuit

Sie stellen ein von außen kommendes, unabwendbares Ereignis dar, entsprechen also der höheren Gewalt des deutschen Rechts. Dabei verlangt man allerdings die Unabwendbarkeit nicht mehr in vollem Umfang, sondern man begnügt sich damit, daß das Ereignis normalerweise unvorhersehbar ist<sup>13</sup>. Also nähert man sich mit der Sachhalterhaftung auch in diesem Punkt einer verschärften Verschuldenshaftung, ein Ergebnis, das der Vorschrift des § 7 Abs. 2 S. 2 StVG entspricht. Dagegen wird das Erfordernis sehr streng gehandhabt, daß es sich um ein von außen kommendes Ereignis handeln muß, so daß alle mit dem normalen Betrieb eines Kraftfahrzeugs möglicherweise verbundenen Gefahrenmomente nicht entlasten.

### II. Fait d'un tiers und faute de la victime

Beide werden im Rahmen der höheren Gewalt behandelt und wirken nur dann haftungsausschließend, wenn das Verhalten des Dritten oder des Geschädigten für den Sachhalter unabwendbar und unvorhersehbar war. Es wird also wie bei der *force majeure* eine verschärfte Verschuldenshaftung praktiziert<sup>14</sup>.

11 Michaelis, S. 35; Haffter, S. 111; Scherrer, S. 31.

12 Mazeaud-Tunc, Bd. 2, S. 415; Besson, Etude, S. 507 f.

13 Mazeaud-Tunc, Bd. 2, S. 596; Scherrer, S. 26. Damit entfällt praktisch die Vermutung wieder, wenn die Sache nicht generell gefährlich ist.

14 Mazeaud-Tunc, Bd. 2, S. 636 f.

## *Zweiter Abschnitt*

# Die Unterschiede im Kraftfahrzeughaftpflichtrecht Frankreichs und Deutschlands

### **A. Geringe Unterschiede in der Sachhalterhaftpflicht**

#### *I. Unterschiede im sachlichen Anknüpfungspunkt der Haftung*

In Deutschland unterliegen der strengeren Haftung des StVG nach dessen §§ 7 Abs. 1, 1 Abs. 2 und 8 nur Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, nicht an Schienen gebunden sind und schneller als 20 km/h fahren. In Frankreich dagegen grundsätzlich alle beweglichen und unbeweglichen Sachen. Jedoch wird praktisch nur bei als solchen gefährlichen Sachen die Eigenschaft als *cause génératrice* vermutet. Der Halter einer an sich ungefährlichen Sache kann sich durch den Nachweis, daß sie zur Herbeiführung des Schadens generell nicht geeignet war, von der Sachhalterhaftpflicht befreien. Er wird also gezwungen zu beweisen, daß die Sache weder fehlerhaft beschaffen war, noch fehlerhaft verwendet wurde. Damit liegt für an sich nicht gefährliche Sachen<sup>15</sup> weitgehend eine Verschuldenhaftung mit Beweislastumkehr vor. Eine etwas weitere Erstreckung der strengeren Haftung ergibt sich trotzdem, da beispielsweise auch Handwagen<sup>16</sup> und Fahrräder<sup>17</sup>, also nicht motorisch angetriebene Fahrzeuge, nach der französischen Rechtsprechung ihr unterfallen.

#### *II. Das Tatbestandsmerkmal Betrieb*

Dieses Tatbestandsmerkmal fehlt in der französischen Rechtsprechung. Über den Kausalitätsbegriff nähert man sich jedoch in Frankreich der deutschen Regelung, insbesondere, da die Rechtsprechung in der Bundesrepublik eine starke Tendenz zur Ausweitung dieses Erfordernisses des § 7 Abs. 1 StVG zeigt.

#### *III. Der Unterschied Halter — gardien*

Auf den (geringen) Unterschied zwischen dem Halter und dem gar-

<sup>15</sup> AaO S. 208 ff.

<sup>16</sup> Cass. req. vom 3. 3. 1930, D. P. 1930. 1. 81, note Savatier.

<sup>17</sup> Lalou, S. 703.

dien wurde schon oben<sup>18</sup> hingewiesen. Da er jedoch im Ergebnis lediglich eine Verschiebung der Haftung vom Halter zum Führer bewirkt, der dadurch häufiger gardien ist, daß man nicht so sehr auf den „Nutzen“ abstellt, der aus der Benutzung des Kraftfahrzeugs erwächst, verringert sich der Unterschied nochmals.

#### *IV. Die unterschiedliche Konstruktion der Entlastungsgründe*

Nach § 7 Abs. 2 StVG tritt Befreiung ein, wenn bei äußerster Sorgfalt der Schaden nicht abzuwenden war und ein fehlerfreier Betrieb vorlag. Daraus ergibt sich, daß im Spektrum der Tatbestände zwischen der höheren Gewalt als dem von außen kommenden Ereignis und der äußersten Sorgfalt des Halters ein Band haftungsfrei bleibt, obwohl Schäden vom allerdings fehlerfreien Betrieb des Kraftfahrzeugs ausgehen. Im französischen Recht reicht dagegen die Sachhalterhaftung lückenlos bis zur höheren Gewalt (da auch die Falle der *cause étrangère* ihren Voraussetzungen unterworfen sind). Es werden also insbesondere auch Unfälle aus der normalen Verwendung des Kraftfahrzeugs erfaßt, wobei allerdings wieder über die Vorhersehbarkeit ein Ausgleich stattfindet<sup>19</sup>.

### **B. Größere Unterschiede durch Sonderprobleme**

#### *I. Die Haftung bei Zusammenstößen*

Es sind zwei Prinzipien zu beachten<sup>20</sup>.

(1) Die Kumulation der Haftpflichtvermutungen.

(2) Der Grundsatz, daß nur der Geschädigte den Art. 1384 Abs. 1 Code civil in Anspruch nehmen kann.

Die Folge des ersten Prinzips ist praktisch, daß bei Zusammenstößen ohne Verschulden jeder Halter vom anderen den vollen Ersatz seines Schadens verlangen kann<sup>21</sup>. Dies geht dann im Ergebnis zu Lasten der Haftpflichtversicherung<sup>22</sup>. Bei beiderseitigem Verschulden hängt die Entscheidung davon ab, ob das Verschulden eines der Beteiligten solche Intensität aufweist, daß es der höheren Gewalt entspricht<sup>23</sup>. Ist das nicht der Fall, so wird dieser Schaden geteilt (*neutralisation*).

18 Vgl. o. 1. Teil, 1. Abschnitt C II.

19 Lalou, S. 294 ff.

20 Scherrer, S. 53; Kummer, S. 6.

21 Cass. civ. vom 20. 3. 1933, D. P. 1933. 1. 57.

22 Aber nicht des fonds de garantie, vgl. u. 2. Teil, 1. Abschnitt C III 3.

23 Vgl. o. und Cass. civ. vom 19. 9. 1940, D. H. 1940. 141. (1. Teil 1. Abschnitt D.

Das zweite Prinzip führt dazu, daß bei einem Zusammenstoß, den der eine Halter schuldhaft, der andere nicht schuldhaft verursacht hat, für den Schaden des schuldhaft Handelnden die genannte Regelung der neutralisation gilt. Da jedoch Art. 1384 Abs. 1 Code civil nur vom Verletzten, nicht aber vom (schuldhaft handelnden) Ersatzpflichtigen geltend gemacht werden kann, hat dieser dem Verletzten den gesamten Schaden zu ersetzen<sup>24</sup>.

## *II. Die Haftung für beförderte Personen und Sachen*

Nach § 8 a StVG können nur geschäftsmäßig beförderte Personen die Halterhaftung geltend machen, die auch für deren mitgeführte Sachen gilt. In Frankreich wird zwischen *transport à titre onéreux* und *transport à titre gratuit*<sup>25</sup> unterschieden. Für den ersten gilt Vertragshafung<sup>26</sup>, für den zweiten außervertragliche. Der *transport à titre gratuit* teilt sich auf in einen *transport intéressé* (intérêt patrimonial seulement), wobei der Geschädigte sich auf den Art. 1384 Abs. 1 Code civil berufen kann, und einen *transport purement bénévole*. Hier muß Verschulden nachgewiesen werden<sup>27</sup>. In Deutschland wird der *transport à titre intéressé* an den entgeltlichen angeglichen, wobei dann Vertrags- und Deliktsrecht zur Anwendung kommt.

## *III. Die Schwarzfahrt*

Hier ergeben sich bedeutsame Unterschiede. Soweit in Deutschland der Halter die Benutzung seines Fahrzeugs ohne Willen und Wissen schuldhaft ermöglicht, haftet er kraft der Regelung des § 7 Abs. 3 S. 1 StVG weiter nach Sonderrecht. In Frankreich ist nach der Entscheidung der Cour de Cassation<sup>28</sup> wegen mangelnder Kausalität zwischen dem die Schwarzfahrt ermöglichen Verschulden und dem durch den Schwarzfahrer dann verursachten Schaden die Anwendung der Sachhalterhaftung ausgeschlossen. Anders allerdings der Conseil d'etat<sup>29</sup>.

24 Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. 2, S. 505 ff.

25 Vgl. Besson, Etudes, S. 501 ff. und Kummer, S. 8 ff.

26 Michaelis, S. 58 f. Sie wird gestützt auf Art. 1147 Code civil für beförderte Personen und Art. 100 ff., 103 Code de commerce für beförderte Sachen. Der Geschädigte hat lediglich den Vertragsschluß über die entgeltliche Beförderung und den Unfall zu beweisen, um eine der des Sachhalters entsprechende Haftung zu erreichen.

27 Cass. civ. vom 24. 7. 1930, D. H. 1930. 523.

28 Cass. civ. vom 17. 6. 1946, Gaz. Pal. 1946. 2. 67.

29 Cons. d'Et. vom 26. 1. 1940, Gaz. Pal. 1940. 1. 342.

Da der Dieb meist nicht zahlungsfähig ist, ergibt sich hier eine erhebliche Lücke im Schutz des Verkehrspfvers<sup>30</sup>.

#### IV. Die Verjährung

Die Unterschiede liegen schon im Beginn der Verjährung: In Frankreich beginnt sie mit dem Tag, auf den das Ereignis fällt, in Deutschland mit der Kenntnisnahme.

Die Dauer der Verjährung hängt in Frankreich von der Frage ab, ob zum zivilrechtlichen Anspruch ein strafrechtlicher Tatbestand tritt. Ist die Schadenverursachung strafrechtlich relevant, schlägt für die Verjährung das Strafrecht durch. Dann verjähren Übertretungen in einem Jahr, andere Ansprüche in drei Jahren. Im übrigen gilt die gewöhnliche Verjährungsfrist von 30 Jahren auch für die Sachhalterhaftung; daraus würde sich ein erheblicher Unterschied zum deutschen Recht (§ 14 StVG: zwei Jahre) ergeben, wenn nicht die regelmäßige Kongruenz von Straftat und Schadenverursachung zumindest bei bedeutenderen Schäden gegeben wäre.

### C. Die aus dem deutschen Sonderrecht herrührenden Unterschiede

In Deutschland beschränkt sich die Haftung nach dem StVG auf bestimmte Arten von Schäden nach den §§ 10 (Tötung), 11 (Körperverletzung) und auf Höchstbeträge nach § 12 StVG.

Der Ersatzpflichtige haftet also nicht für Ansprüche aus der Erschwerung des Fortkommens (§ 842 BGB), wegen entgangener Dienste (§ 845 BGB) und vor allem auf Schmerzensgeld (§ 847 BGB).

Im *droit commun* gibt es wie in Deutschland keine Höchstbeträge, und die Schadenersatzpflicht ist von der Art des Schadens her weniger eingeschränkt. Innerhalb der allgemeinen Grenzen werden also die von der Kausalhaftung in Deutschland ausgeschlossenen Schadenarten von der Sachhalterhaftung erfaßt, wobei sich vor allem die Regelung des Immaterialschadens hervorhebt<sup>31</sup>.

30 Eine weitere erwähnenswerte Lücke würde durch die Rechtsprechung der Cour de Cassation insofern entstehen, als sie die Sachhalterhaftpflicht bei urteilsunfähigen Personen nicht anwendet (Cass. civ. vom 28. 4. 1947, D. 1947. 329). Dies wirkt sich aber nur selten aus, da meist auf einen Verantwortlichen zurückgegriffen werden kann.

31 Nachweise bei Mazeaud-Tunc:

Für § 842 BGB: Bd. 1, S. 276 Fn 4 zu Nr. 219, S. 278 Fn 6/8 zu Nr. 219.

Für § 845 BGB: Bd. 2, S. 815 und Bd. 1, S. 357.

Für § 847 BGB: Bd. 1, S. 376 ff.; wobei allerdings der Conseil d'Etat grundsätzlich kein Schmerzensgeld gewährt. Vgl. weiterhin für einen Gesamtüberblick über die europäischen Rechte Fiatte, S. 513 ff.

## **D. Zusammenfassender Überblick über die Unterschiede im Schutz des Verkehrsopfers durch das Haftpflichtrecht und die jeweiligen Lücken**

### *I. Das Verkehrsopfer in Frankreich ist besser gestellt*

Ergebnis dieses notwendig kurzen Vergleiches ist zunächst, daß im Ergebnis der Schutz überraschend ähnlich gestaltet ist, obwohl er doch auf verschiedenen rechtlichen Ausgestaltungen beruht<sup>32</sup>. Weiter, daß der Schutz in Frankreich manchmal besser, manchmal schlechter als in Deutschland ist, *in summa* aber das Verkehrsopfer in Frankreich Vorteile hat<sup>33</sup>.

### *II. Die hauptsächlichen Lücken im Schutz des Verkehrsopfers*

Hauptlücken<sup>34</sup> im Schutz des Verkehrsopfers durch das Haftpflichtrecht beider Länder sind vor allem die Zahlungsunfähigkeit des Schädigers in Verbindung mit dem Problem der Schwarzfahrt (Diebesfahrt, Strolchenfahrt) und den von Ausländern verursachten Unfällen neben der Straßenverkehrsunfallflucht. Das Problem der Zahlungsunfähigkeit und der Unfallflucht, ebenso wie das der Ausländer als Schadenverursacher behandeln beide Rechtsgebiete gleich, sie lösen es im Haftungsrecht selbst nicht. Im Falle der Schwarzfahrt ist das deutsche Opfer im Haftpflichtrecht besser gestellt. Dem regelmäßig mittellosen Schwarzfahrer tritt u. U. eine weitere haftpflichtige Person zur Seite, nämlich der schulhaft die Schwarzfahrt ermöglichte Halter. Insoweit löst man ein Problem der Zahlungsunfähigkeit teilweise schon im materiellen Haftpflichtrecht<sup>35</sup>. Weitere Lücken ergeben sich aus der dargestellten unterschiedlichen Entwicklung des Kraftfahrzeughhaftpflichtrechts, nämlich vor allem das in Deutschland nach Sonderrecht nicht gewährte Schmerzensgeld und die Begrenzung der Haftung auf Höchstsummen. Daneben stehen das Erfordernis des Betriebs, der Ausschluß der Ansprüche aus § 845 BGB, der Ausschluß der Kraftfahrzeuge mit einer unter 20 km/h liegenden Höchst-

32 Vgl. o. über die gemeinsamen Prinzipien bei gleichen oder ähnlichen sozialen und kulturellen Verhältnissen. Zum Ergebnis selbst vgl. z. B. Muth, S. 445 ff.

33 Ebenso Stumvoll, Schadensregulierung in Belgien, S. 201.

34 Der Begriff Lücke wird ohne Tendenz verwendet. Mit dem Wort Lücke soll lediglich das Fehlen einer Sicherung des Verkehrsopfers bezeichnet werden, die Assoziation Lücke — Ausfüllung nicht angesprochen sein.

35 Was nicht ungewöhnlich ist (vgl. u.).

geschwindigkeit, das unabwendbare Ereignis, der Begriff des Halters, die Konstruktion der Entlastungsgründe, die unentgeltlich beförderten Personen, schließlich die *neutralisation*.

Daß daneben auch andere Faktoren auf den Schutz des Verkehrsopfers einwirken, soll nur erwähnt werden<sup>36</sup>.

### *Dritter Abschnitt*

## Ausblick auf das Kraftfahrzeughaftpflichtrecht anderer Länder

### **A. Die europäischen Länder**

Obwohl die rechtliche Konstruktion des Schutzes der Verkehrsopfer in Europa sehr unterschiedlich ist, gilt hier dasselbe wie im Verhältnis des französischen zum deutschen Kraftfahrzeughaftpflichtrecht. Während das Common Law Englands grundsätzlich von der Verschuldenshaftung ausgeht, Italien lediglich mit Beweislastumkehr, Frankreich mit einer durch die Rechtsprechung geschaffenen Sachhalterhaftung und der deutsche Rechtskreis mit der Gefährdungshaftung als einer verschärften Verschuldenshaftung arbeiten, erreichen trotzdem alle Länder ungefähr dieselben Ergebnisse, da einfach die von der Technik geschaffenen sozialen Entwicklungsstufen überall dieselben sind<sup>37</sup> und sachlogische Regelungen erfordern.

### **B. Die USA**

Es gibt in den USA keine Kausalhaftung *absolute liability* für Kraftfahrunfälle. Die Rechtsprechung fordert *negligence*, wobei man versucht, durch eine Verschärfung der Anforderungen zu gerechten Ergebnissen zu kommen<sup>38</sup>.

36 Es sind ebenso die Verjährung, wie die höhere Gewalt, wie das gesamte Beweis- und Prozeßrecht und auch nichtrechtliche Umstände. Man vergleiche zum Lückenproblem allgemein Möller, Schutz der versicherten Personen, S. 313 ff.; Fleischmann, S. 72 f. und Ossewski, Lücken, S. 10 ff.

37 So kann z. B. das Institut international (S. 12) zur Vereinheitlichung des Kraftfahrzeughaftpflichtrechts ein in der Mitte liegendes System vorschlagen, das für keines der beteiligten Länder große Abweichungen bringt, soweit man das Schadenrecht selbst (Immaterialschaden) ausspart (vgl. Fiatte, S. 528 ff.; Muth, S. 445 ff.).

38 Vgl. z. B. Esmein, *Un plan*.

## *Vierter Abschnitt*

### **Haftpflichtversicherung und Versicherungspflicht**

1907, zu einer Zeit als das Automobil noch eher einem Spleen als einem Verkehrsmittel glich, prophezeite J. v. Gierke der Haftpflichtversicherung des Kraftfahrzeugs eine große Zukunft<sup>39</sup>. Diese Propheteiung hat sich bewahrheitet<sup>40</sup>.

Da auch schon der Umfang der Versicherungspflicht von großer Bedeutung für den Schutz des Dritten im Falle seiner Schädigung ist, und darüber hinaus dies zur Schaffung eines abgerundeten Bildes gehört, wird die Versicherungspflicht zunächst behandelt. Danach folgt dann die Darstellung des Ausfalls der Deckung bei zumindest formell einmal abgeschlossenem Vertrag. In diesen beiden Abschnitten werden französische und deutsche Regelung unmittelbar zusammen dargestellt, und die Unterschiede hervorgehoben. Dieses Verfahren empfiehlt sich hier im Gegensatz zum nächsten Abschnitt durch die große Ähnlichkeit der Regelungen. Die Haftpflichtversicherung selbst deckt in erheblichem, in beiden Ländern aber stark unterschiedlichem Umfang schon Lücken im Schutz des geschädigten Dritten. Der folgende Abschnitt faßt die Unterschiede noch einmal summarisch zusammen. Danach folgt ein Überblick über die Haftpflichtversicherung im internationalen Bereich<sup>41</sup>.

#### **A. Geschichtliche Hinweise**

Die Haftpflichtversicherung ist eine verhältnismäßig junge Einrichtung. Sie entwickelte sich zunächst in Frankreich/Belgien. Einen Aufschwung erlebte sie in der Sparte industrielle Haftpflichtversiche-

39 J. v. Gierke, S. 62.

40 Zum Vergleich: die Kraftfahrversicherung hatte im Jahre 1962 2,612 Milliarden Beitragseinnahmen erbracht. Die gesetzliche Unfallversicherung hatte in der gleichen Zeit Beitragseinnahmen in Höhe von 2,312 Milliarden DM (Statistisches Jahrbuch, S. 408 bzw. 412).

41 Ab 1. 10. trat in Deutschland das Gesetz zur Änderung von Vorschriften über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter vom 5. 4. 1965 in Kraft. Dessen wesentliche Änderungen beziehen sich auf die Einführung der *action directe*, vgl. insbesondere Sieg, *Der Anspruch des Drittgeschädigten, und Prölss, Kraftfahr-Haftpflichtschäden mit weiteren Literaturhinweisen*.

rung mit der Gründung einer belgisch-französischen Gesellschaft La Préservatrice (1863, 1868), nachdem schon lange vorher die Haftpflichtversicherung die Fuhrwerkshalter für die durch Pferd und Wagen verursachten Schäden deckte<sup>42</sup>.

Die spätere Entwicklung der Haftpflichtversicherung wird jedoch dann weitgehend durch die Massenerscheinung Automobil bestimmt.

## B. Die gesetzlichen Grundlagen

Wie in Deutschland ist auch in Frankreich die Automobilhaftpflichtversicherung nicht in einem Gesetz abschließend geregelt, sondern *ordonnances, décrets* und *arrêtés* ergänzen es. Die beiden grundlegenden Vorschriften sind das Gesetz Nr. 208 vom 27. 2. 1958<sup>43</sup> und der décret Nr. 135 vom 7. 1. 1959<sup>44</sup>. Während das Gesetz die Grundsätze enthält, bringt der décret die Ausführung. Er entspricht ungefähr inhaltlich unseren nach § 4 Abs. 1 des PflichtversicherungsG von der Aufsichtsbehörde zu genehmigenden AKB<sup>45</sup>.

## C. Die Versicherungspflicht im einzelnen

Art. 1 des Gesetzes vom 27. 2. 1958 bestimmt: „Jede natürliche oder juristische Person, die wegen der Verursachung von Körper- oder Sachschäden durch ein Landkraftfahrzeug, dessen Anhänger oder Auflieger gegenüber einem Dritten haftpflichtig werden kann, muß eine Versicherung abschließen, die diese Haftpflicht deckt, wenn sie die genannten Fahrzeuge in den Verkehr bringt.“

### I. Die versicherungspflichtigen Personen

Voraussetzung ist einmal, daß die Personen haftpflichtig werden können, zum anderen, daß sie das Fahrzeug in den Verkehr bringen.

1. Potentiell haftpflichtig sind nicht nur der Fahrer, sondern auch der Eigentümer und die Personen, die für einen Dritten haftbar sind

42 Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 45 ff.

43 J. O. vom 28. 2. 1958.

44 J. O. vom 9. 1. 1959.

45 Wobei noch die in Übereinstimmung mit dem décret aufgestellten allgemeinen Versicherungsbedingungen zu berücksichtigen sind, die teilweise wie in Deutschland über die Mindestanforderungen des Gesetzgebers hinausgehen (abgedruckt bei Besson, Assurance, S. 128 ff. und Tournier, S. 9 ff.).

Vgl. als deutschsprachige Darstellung z. B. Sievers, Schutz des Dritten, S. 386; Bott, S. 21 ff.

wie Eltern für Kinder und natürlich auch der Halter (Art. 1382, 1384 Code civil).

2. Grundsätzlich bringt der Halter ein Fahrzeug in den Verkehr, da Halter in Frankreich derjenige ist, der *l'usage, la direction et le contrôle* der Sache hat<sup>46</sup>. Man ersieht daraus wieder die Annäherung der Ergebnisse<sup>47</sup>.

## II. Die versicherungspflichtigen Fahrzeuge

Voraussetzungen sind einmal gewisse Konstruktionsmerkmale, zum anderen, daß die Fahrzeuge in den Verkehr gebracht werden.

1. Unter die Versicherungspflicht fallen Landkraftfahrzeuge, Anhänger und Auflieger. Dies entspricht zunächst dem § 1 PflVG, da Auflieger in Deutschland als Anhänger gelten<sup>48</sup>. Unterschiede ergeben sich jedoch in den Grenzgebieten. Die Ausnahmen des § 2 Ziff. 6 PflVG sind in Frankreich nicht gemacht. Da aber selbstverständlich nicht alle Landkraftfahrzeuge versicherungspflichtig sein können, ist folgendes Kriterium maßgebend: Kraftfahrzeuge sind dann ausgenommen, wenn sie weder für die Beförderung einer Person noch von Waren bestimmt sind, wobei aber schon der Nebenzweck der Beförderung ausreicht, um eine Versicherungspflicht herbeizuführen<sup>49</sup>. Jedenfalls sind damit die *cyclomoteurs* ebenfalls versicherungspflichtig<sup>50</sup>.
2. Die Fragen, die in Frankreich aus dem Tatbestandsmerkmal entstehen, daß die Fahrzeuge versicherungspflichtig sind, die in den Verkehr gebracht wurden, laufen in Deutschland unter der Bezeichnung „nicht am öffentlichen Verkehr teilnehmende Fahrzeuge“. In Frankreich entschied für den Begriff der *mise en circulation* die Cour de Cassation, daß diese dann vorliege, wenn sich ein Fahrzeug auf den öffentlichen Straßen befindet<sup>51</sup>. Aus dem Zweck der Pflichtversicherung, den *fonds de garantie* zu entlasten, folgt die Versiche-

<sup>46</sup> Cass. civ. vom 12. 11. 1952, D. 1952. 56 und Claey, S. 79.

<sup>47</sup> § 1 PflVG, unmittelbare Verpflichtung des Halters zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung.

<sup>48</sup> Fromm, S. 204.

<sup>49</sup> Réponse du Ministre des Finances à un sénateur, J. O., Débats vom 7. 10. 1959 und Réponse du Ministre des Travaux Publics à un sénateur, J. O., Débats vom 12. 12. 1959.

<sup>50</sup> Die Definition des *cyclomoteur* ist in Art. 148 des Code de la Route in der Fassung des décret vom 10. 7. 1954 (D. 1954. 263) gegeben: Es handelt sich um ein Fahrzeug, das die Merkmale eines Fahrrades aufweist und dessen Motor weniger als 50 ccm Hubraum hat. Dies entspricht weitgehend der Definition des § 67 a Abs. 2 StVZO.

<sup>51</sup> Cass. civ. vom 7. 10. 1940, R. G. A. T. 1940, S. 478.

rungspflicht auch des Verkehrs auf einem abgeschlossenen, privaten Gelände, da sonst der fonds eingreifen müßte, dessen Verpflichtung von der Qualifikation des Unfallortes unabhängig ist<sup>52</sup>. In Deutschland ist die Frage sehr streitig<sup>53</sup>. Die Praxis kam zum Ergebnis, daß eine Versicherungspflicht für lediglich auf privaten Grundstücken verkehrende Kraftfahrzeuge nicht bestünde, da Betriebs- und soziale Unfallversicherung ausreichenden Schutz gewährten. § 1 des Gesetzes und dessen Begründung stellen klar, daß es entgegen dem Straßburger Abkommen<sup>54</sup> von dieser Lage ausgeht. Da diese Fahrzeuge nach dem Straßenverkehrsrecht nicht der Zulassung unterliegen, könnte die Einhaltung der Versicherungspflicht auch kaum kontrolliert werden.

### *III. Die Ausnahmen von der Versicherungspflicht*

Es sind zwei Arten zu unterscheiden. Die Befreiung knüpft entweder an die Art des Fahrzeugs oder an die Person desjenigen an, der als Versicherungspflichtiger in Frage kommt.

1. Auch in Frankreich sind die Schienenfahrzeuge von der Versicherungspflicht befreit<sup>55</sup>.
2. Art. 3 des Gesetzes nimmt generell den Staat von der Versicherungspflicht aus, andere befreite Personen müssen genügende finanzielle Garantien nachweisen (Staatsorgane, staatliche Gesellschaften und private Unternehmen).

### *IV. Die Versicherungspflicht für ausländische Kraftfahrzeuge*

Während Deutschland in seinem § 1 PflVG die Versicherungspflicht auf Kraftfahrzeuge beschränkte, die ihren regelmäßigen Standort im Inland haben und sie erst durch das Gesetz vom 24. 7. 1956<sup>56</sup> auf Ausländer ausdehnte, brachte das modernere französische Gesetz unmittelbar die Verpflichtung für alle Kraftfahrzeuge. Art. 4 des Gesetzes vom 27. 2. 1958 verlangt den Abschluß der Versicherung bei einem in Frankreich zugelassenen Versicherer. Dem wird entweder durch die grüne Karte<sup>57</sup> oder durch eine an der Grenze abzuschließende Grenz-

52 Réponse du Ministre des Finances, J. O., Débats Sénat, 7. 10. 1959, R. G. A. T. 1961, S. 134 ff., vgl. u. 2. Teil, 1. Abschnitt A I 1.

53 Vgl. Frick, S. 600; Fromm, S. 175; Fleischmann, S. 71 ff.

54 Convention.

55 Art. 2 des Gesetzes.

56 BGBI. I. S. 667.

57 Art. 31 des décret.

versicherung<sup>58</sup> entsprochen. Ähnliches gilt für Deutschland. Zusätzlich gibt es die besondere Einrichtung des internationalen Zulassungsscheines (ovale Zollnummer) für außerdeutsche Fahrzeuge oder Ausfuhrfahrzeuge. Aufgrund eines Erlasses des Bundesverkehrsministeriums vom 10. 12. 1958<sup>59</sup> wird auch für diese Kategorie die Versicherungsbescheinigung verlangt.

#### *V. Die Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge der Mitglieder ausländischer Streitkräfte*

Auch für Deutschland trat das Zusatzabkommen vom 3. 8. 1959 zu dem Abkommen zwischen den Parteien des NATO-Vertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen nebst Unterzeichnungsprotokoll nach seinem Art. 83 Abs. 2 am 1. 7. 1963 in Kraft<sup>60</sup>. Nach Art. 11 Abs. 2 des Zusatzabkommens<sup>61</sup> muß jedenfalls ein in der Bundesrepublik zugelassener Versicherer oder Versicherungsverband die Pflichten eines Haftpflichtversicherers übernehmen.

#### *VI. Die Versicherungspflicht für Verkehrsteilnehmer, die kein Kraftfahrzeug benutzen*

Weder in Frankreich noch in Deutschland werden damit die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer einer Versicherungspflicht unterworfen, wie Fußgänger, Radfahrer, Pferdewagen etc.

### **D. Die Kontrolle der Befolgung der Versicherungspflicht und die Sanktion ihrer Nichtbefolgung**

#### *I. Das Kontrollsyste*

Das in Frankreich angewandte Kontrollsyste ist nicht sehr effektiv und beruht vorwiegend auf der Abschreckungswirkung hoher angedrohter Strafen. Während in Deutschland die Zulassung eines Kraftfahrzeugs zum Verkehr den Nachweis der Versicherungsdeckung erfordert (§§ 18, 23 Abs. 1 Ziff. 5, 28 Abs. 5 StVZO), also eine Präventivkontrolle erfolgt, ist die Kontrolle in Frankreich grundsätzlich repressiv. Die Zulassung ist nicht mit dem Nachweis des Bestehens einer Haftpflichtversicherung verknüpft. Nach Art. 7 des Gesetzes

58 Art. 32 des décret.

59 VKBL. 1959, Nr. 1, S. 12.

60 BGBL. II, S. 745.

61 BGBL. II, S. 1218.

muß jeder Kraftfahrer zunächst einmal in der Lage sein, ein Schriftstück vorzuweisen, das eine Vermutung für das Vorliegen der Versicherung erbringt. Kann er das nicht, so liegt eine Übertretung vor. Der Kraftfahrer kann nunmehr jedoch mit allen Mitteln das Bestehen der Versicherungsdeckung beweisen, ehe er die Vergehensstrafe des Art. 5 des genannten Gesetzes verwirkt hat. Damit gibt es in Frankreich auch keinen augenscheinlichen Beweis durch äußerlich am Fahrzeug angebrachte Kennzeichen<sup>62</sup>. Es herrscht weitgehende Übereinstimmung über die Mängel des französischen Kontrollsystems, das nicht versicherte Fahrzeuge im Verkehr durchaus zuläßt<sup>63</sup>.

## *II. Die Möglichkeiten, ein nicht versichertes Kraftfahrzeug zu benutzen*

Schon in Deutschland bestehen vielfältige Möglichkeiten, daß jemand, obwohl er der Versicherungspflicht unterliegt, mit einem unversicherten Kraftfahrzeug fährt und damit die Verwirklichung möglicher Ansprüche anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Zunächst kann jemand mit einem schon gar nicht zugelassenen Fahrzeug fahren, womit er natürlich die Präventivkontrolle unterläuft. Er kann dabei überhaupt ohne amtliches Kennzeichen fahren oder mit einem entstempelten. In beiden Fällen wird er ziemlich rasch entdeckt werden, da der Mangel augenscheinlich ist. Weiter besteht die Möglichkeit, daß bei der Zulassungsstelle ein Versehen vorliegt, das Kennzeichen wird ohne Nachweis der Haftpflichtversicherung erteilt. Schließlich kann eine gefälschte oder gestohlene Versicherungsbestätigung vorgelegt werden. Daneben ist an den Fall des früheren § 158 c Abs. 2 VVG, des jetzigen § 3 Ziff. 5 PfVG, zu denken, nämlich daß die Versicherungsdeckung länger als einen Monat beendigt, und das Fahrzeug nicht aus dem Verkehr gezogen ist.

In Frankreich gibt es keine solchen Einzelfälle, es kann vielmehr jeder mit einem unversicherten Kraftfahrzeug fahren, ohne daß dies zunächst erkennbar wäre, und erst bei einer Kontrolle der Papiere kann er entdeckt werden. Auch dann besteht noch die Möglichkeit, daß die vorgewiesene Versicherungsbestätigung gefälscht oder gestohlen ist.

62 In Deutschland: der Zulassungsstempel.

In der Schweiz: das polizeiliche Kennzeichen selbst.

In Belgien: eine sichtbar am Fahrzeug anzubringende Versicherungsbestätigung.

63 Picard, *L'assurance obligatoire*, S. 5 ff. und Claeys, S. 116.

### *III. Die Sanktionen der Nichtbefolgung*

Es sind straf- und zivilrechtliche zu unterscheiden. Die strafrechtlichen Folgen der Nichtversicherung werden in Frankreich als hart angesehen, erreichen aber noch nicht einmal die deutschen (z. B. bis 6 Monate Gefängnis in Frankreich — Art. 5 des Gesetzes — gegenüber bis zu einem Jahr theoretisch in Deutschland nach § 6 PfIVG)<sup>64</sup>. Die zivilrechtlichen Folgen bestehen aus der Abgabe für den fonds de garantie und den Sicherungsmaßnahmen. Die Abgabe für den fonds wird von der Strafe erhaben<sup>65</sup>. Nach Art. 8 des Gesetzes können der fonds und der Ersatzberechtigte die Sicherungsmaßnahmen der Art. 48 bis 57 des Code de Procédure Civile für sich in Anspruch nehmen.

### **E. Das Korrelat der Versicherungspflicht, das Recht auf Versicherung**

Während in Deutschland grundsätzlich eine Verpflichtung der Versicherer zum Abschluß eines Versicherungsvertrages besteht<sup>66</sup>, ist in Frankreich durch Art. 9 des Gesetzes ein Büro geschaffen, das in den Fällen, in denen ein Versicherer nicht abschließen will, die Prämie festlegt, zu der das Risiko zu versichern ist<sup>67</sup>.

## *Fünfter Abschnitt*

### **Der Ausfall der Deckung durch die Haftpflichtversicherung**

Es gibt vielfältige Gründe für den Ausfall der Haftpflichtversicherungsdeckung. Jedoch gehören in diesen Abschnitt nur diejenigen Tatbestände, bei denen der Ausfall nicht darauf beruht, daß überhaupt kein Vertragsschluß vorliegt, denn man kann nur dann von einem Ausfall der Haftpflichtversicherungsdeckung sprechen, wenn ein Vertrag abgeschlossen wurde. Fehlt es schon daran, so versagt das Kontroll- und Sanktionsensystem der Pflichtversicherung. Auch die Folgen des Ausfalls werden hier noch nicht behandelt.

<sup>64</sup> Nach dem früheren § 5 PfIVG sogar bis zu 5 Jahren.

<sup>65</sup> Vgl. u. 2. Teil. 1. Abschnitt D III.

<sup>66</sup> § 5 PfIVG.

<sup>67</sup> Vgl. Art. 24 ff. des décret. Es heißt Bureau central de tarification.

Die *exclusions de garantie de droit* (gesetzlichen Risikoausschlüsse) können sowohl als Ausschlüsse, wie auch als Abgrenzung der Haftpflichtversicherung aufgefaßt werden. Sie stehen deshalb am Anfang dieses Abschnitts. Es folgen dann die *exclusions de garantie autorisées* (vertraglichen Risikoausschlüsse), die *nullité du contrat* (Nichtigkeit des Versicherungsvertrags), *suspension du contrat et de la garantie* (Suspendierung des Versicherungsvertrags und der Deckung hieraus) und *die non-assurance et assurance partielle* (Nichtversicherung und Teilversicherung). Weiter die *déchéances* als besondere Fälle. Schließlich werden noch beispielhaft die sonstigen Tatbestände des Ausfalls der Deckung erwähnt, wie die Zahlungsunfähigkeit des Versicherers, die territoriale Begrenzung der Haftpflichtversicherung, die Begrenzung der Versicherungsdeckung auf Schäden, die ein im Verkehr befindliches Fahrzeug durch Unfall verursacht.

## A. Les exclusions de garantie de droit

### I. Der Kreis der Personen, deren Haftpflicht durch die Versicherung gedeckt wird, insbesondere der nichtberechtigte Fahrer

Sowohl Art. 1 Abs. 1 des décret vom 7. 1. 1959 wie § 10 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 AKB decken die Haftpflicht des Versicherungsnehmers, des Halters und des berechtigten Fahrers. Art. 1 Abs. 1 enthält zusätzlich noch den *propriétaire du véhicule*, meint aber damit weitgehend dessen Eigenschaft als *gardien*<sup>68</sup>. Es blieb eine Lücke bezüglich des Eigentümers in Deutschland. Soweit seine persönliche Haftung eintritt (Verkehrssicherungspflicht) und er ausnahmsweise nicht zu dem genannten Personenkreis gehört, war keine Deckung vorhanden. Das Gesetz nennt deshalb auch den Eigentümer in Übereinstimmung mit der Convention (§ 1 bzw. Art. 3 des Anhangs I).

Im Gegensatz zur französischen Regelung haben sich die deutschen Versicherer bereiterklärt, auch den unberechtigten Fahrer in den Kreis dieser Personen aufzunehmen<sup>69</sup>. Seit 1.1.1962 spricht § 10 Abs. 2 AKB<sup>70</sup> nur noch schlechthin vom Fahrer. § 2 Abs. 2 b befreit jedoch

68 Vgl. Besson, Assurance, S. 14; Claeys, S. 140 f.

69 Vgl. Brugger, Änderungen, S. 1; Ossewski, Verbesserungen, S. 12 und Eberhardt, S. 708. So jetzt auch die Regelung in § 1 PffVG, der ebenfalls nur noch vom Fahrer spricht.

70 Sieg weist darauf hin, daß auch eine Verbesserung des Schutzes des Verkehrsopfers über die AKB eine praktische und insbesondere rasche Lösung darstellen kann (Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 273).

den Versicherer wieder von der Leistungspflicht, wenn ein unberechtigter Fahrer den Versicherungsfall herbeigeführt hatte<sup>71/72</sup>.

## *II. Der Kreis der Personen, deren Ansprüche die Haftpflichtversicherung deckt*

Grundsätzlich sind alle dritten Personen geschützt (Art. 5 des décret), unabhängig davon, ob sie im Fahrzeug befördert werden und ob es sich um eine entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung handelt. Allerdings ist dies nur das Prinzip, da die Deckung der Schäden von entgeltlich beförderten Personen vertraglich abbedungen werden kann und im allgemeinen auch wird<sup>73</sup>. Die Definition des Begriffs dritte Person lässt sich am besten durch die Subtraktionsmethode erhalten, da die Regelungen beider Länder die nicht geschützten Personen besonders erwähnen.

Ausgeschlossen sind die Schäden der

(1) Versicherten. Nach Art. 5 i. V. m. Art. 1 Abs. 1, Abs. 1 und 8 Ziff. 1a des décret sind das der Versicherungsnehmer, der Eigentümer, der berechtigte Halter und Fahrer und Kraftfahrzeughandwerk und -handel. Der Grundsatz ist derselbe im deutschen Recht, § 11 Ziff. 3 AKB. Während jedoch nach § 11 Ziff. 3 nur die Anspruchsrichtung Versicherungsnehmer und Halter gegen Mitversicherte nicht gedeckt ist, gibt es in Frankreich innerhalb des von der Haftpflichtversicherung nach außen gedeckten Personenkreises keine garantierten Ansprüche<sup>74</sup>. Es haben also die Mitversicherten, z. B. die Fahrer, keine Deckung für ihre Ansprüche gegen den Versicherungsnehmer.

(2) Nahen Familienangehörigen der Versicherten, aber nur dann, wenn sie mit dem Fahrzeug befördert werden (Aszendenten, Descendenten und Ehegatte). Weitere Einschränkung: nur die Verwandten desjenigen sind ausgeschlossen, der beim Unfall haftpflichtig

71 Das materielle Haftpflichtrecht (s. o.) grenzt dabei diese Fälle ab, indem das Problem gar nicht auftaucht, wenn die Haftung einer versicherten Person vorliegt.

72 Fahrer umschreibt Art. 1 Abs. 1 des décret mit *toute personne ayant avec leur* (sc. souscripteur de contrat und propriétaire) *la garde ou la conduite du véhicule*. Das bedeutet eben Halter und Fahrer, wobei natürlich die beiden genannten Personen nicht eine „Gesamtvollemaut“ erteilen müssen, obwohl dies eine Wortinterpretation des Textes ergibt. Es sei auch noch erwähnt, daß Kraftfahrzeughandwerk und -handel eine Sonderversicherung abschließen müssen, obwohl sie in Ausübung ihrer Tätigkeit berechtigt sind (Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 des décret).

73 Vgl. für das deutsche Recht Fromm, S. 197.

74 Besson, Assurance, S. 22; für § 11 Ziff. 3: Stiefel-Wussow, S. 331; Fromm, S. 429.

wurde (Art. 8 Ziff. 1 b). § 11 Ziff. 4 der AKB grenzt anders ab: Kriterium ist die gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltsgewährung und dessen tatsächliche Gewährung. Dafür kommt es nicht auf die Beförderung der geschädigten Verwandten an.

(3) Gesetzlichen Vertretern einer juristischen Person grundsätzlich, wenn sie in deren Wagen befördert werden, dagegen nicht die Ansprüche ihrer Angehörigen (Art. 8 Ziff. 1 c). Wesentlich strenger die Regelung im § 11 Ziff. 5 AKB, wonach die gesetzlichen Vertreter der Handelsgesellschaften und juristischen Personen und deren Angehörige vom Schutz der Versicherung ausgeschlossen sind.

(4) Aufgrund ihrer Sicherung durch die Sécurité sociale die der Angestellten und Verrichtungsgehilfen während ihres Dienstes (Art. 8 Ziff. 1 d). Hier ist in Deutschland durch § 898 S. 1 RVO regelmäßig schon die Haftung ausgeschlossen<sup>75</sup>. Die gleiche Regelung enthält Art. 466 Code de la Sécurité sociale.

### *III. Nach der Art der Entstehung oder dem Objekt ausgeschlossene Schäden*

Ausgeschlossen sind

(1) Schäden, die beim Be- oder Entladen entstehen. Nach Art. 8 Ziff. 2 des décret werden solche Schäden nicht gedeckt, die in Deutschland die Haftpflichtversicherung garantiert. Der Gebrauch des Fahrzeugs nach § 10 Abs. 1 AKB liegt nämlich auch dann vor, wenn das Fahrzeug be- oder entladen wird<sup>76</sup>.

(2) Atomare Schäden. Art. 8 Ziff. 3 des décret nimmt Schäden aus, die aus Kernspaltung oder radioaktiver Strahlung herrühren. Diese Vorschrift entspricht dem § 11 Ziff. 8 der AKB i. V. m. § 2 Abs. 2e.

(3) Schäden an den dem Versicherungsnehmer anvertrauten Sachen. Art. 8 Ziff. 4 lässt Schäden an — nicht beförderten — dem Versicherungsnehmer anvertrauten Sachen ungedeckt. Hauptanwendungsfall ist die Beschädigung der gemieteten Garage; dem entsprach der frühere § 11 Ziff. 6 AKB. Die *conditions générales de garantie*<sup>77</sup> er-

75 Es bleibt noch anzufügen, daß in gewissen Fällen die Versicherung den Rückgriffsanspruch der Sécurité sociale deckt, nicht aber den durch die Rechtsnachfolger der ausgeschlossenen Personen, z. B. bei deren Tod erlittenen Schaden (Besson, Assurance, S. 26 f.). § 11 Ziff. 5 a AKB schließt die Ansprüche von Sozialversicherungsträgern aufgrund von Vorschriften der RVO aus Schadensfällen derjenigen Personen aus, deren Haftpflichtansprüche nach den Ziff. 3 bis 5 des § 11 AKB nicht garantiert werden.

76 Siehe bei Pienitz, S. 219 Fn 20.

77 Vgl. o. 1. Teil, 4. Abschnitt B.

strecken dagegen die Deckung auf den durch Brand oder Explosion hervorgerufenen Schaden, eine ungewöhnliche Erstreckung, da sie mit dem Verkehrsrisko an sich nichts zu tun hat<sup>78</sup>.

(4) Beförderte Sachen. Der Ausschluß der Deckung der an beförderten Sachen entstehenden Schäden (Art. 8 Ziff. 5 des décret) bezieht sich nur auf nicht kommerziell transportierte Waren, da für die entgeltliche Beförderung eine besondere Versicherungspflicht besteht Art. 11 Ziff. 6 AKB schließt diese Schäden ebenfalls aus, enthält aber nicht die in Frankreich vorgesehene Ausnahme für Schäden an der Kleidung der beförderten Personen bei einem Unfall mit Körperschaden<sup>79</sup>. Die Identität der Motivierung macht indes § 8 a StVG deutlich, nach dem die Gefährdungshaftung des § 7 StVG dann eingreift, wenn ein Passagier beförderte Sachen mitgeführt hat.

Ein in diesem Zusammenhang bedeutsames Problem ist die Frage des Abschleppens eines Fahrzeugs im Rahmen der Ersten Hilfe. Die alten *garanties minimas* boten Möglichkeiten zur Sicherung des Helfenden. Dies war notwendig, da die Versicherungsgarantie nur für den Fall gilt, daß in die Police das Fahren mit Anhänger aufgenommen ist. Wird ohne eine solche Klausel mit Anhänger gefahren, so liegt einfach *non-assurance* vor<sup>80</sup>. Das Fahren mit Anhänger bedeutet dagegen in Deutschland keine Gefahrerhöhung, da der Anhänger, zumindest solange er eine Betriebseinheit mit dem ziehenden Fahrzeug bildet, durch dessen Versicherung gedeckt wird<sup>81</sup>. Vielmehr ist das geschleppte Fahrzeug i. S. d. Ziff. 6 im Gewahrsam des schleppenden Fahrzeugführers. Die neuen Bedingungen decken jedoch nunmehr auch einen Schaden an einem abgeschleppten Fahrzeug unter gewissen Voraussetzungen.

(5) Die vorsätzliche Schadenzufügung. Art. 12 des Gesetzes vom 13. 7. 1930<sup>82</sup> verbietet die Deckung von vorsätzlich verursachten Schäden (intentionnellement ou dolosivement), läßt aber die Deckung von mit bedingtem Vorsatz herbeigeführten Schäden zu<sup>83</sup>. Da die Vorschrift zum *ordre public* gehört, ist sie unabdingbar. Anders die Lö-

78 Besson, Assurance, S. 42; Claeys, S. 157 f.

79 § 11 Ziff. 6 schließt allerdings nach Thees-Hagemann, S. 328 Sachen, die Passagiere an sich tragen, nicht aus; diese Sachen seien nicht übergeben, was die Ziff. 6 verlangt. Nach der Neufassung dieser Vorschrift kommt es aber auf die Übergabe nicht mehr an.

80 Besson, Assurance, S. 46.

81 Pienitz, S. 105.

82 J. O. vom 18. 7. 1930, das französische VVG.

83 Vgl. die Unterscheidung zwischen *faute intentionnelle* und *faute volontaire* bei Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 797. Sie entspricht der zwischen *dolus directus* und *dolus eventualis*.

sung des § 152 VVG, die auch den bedingten Vorsatz einschließt, andererseits aber abdingbar ist<sup>84</sup>.

(6) Der Vollständigkeit halber sei noch der in Frankreich nicht existierende Ausschluß der Deckung durch § 11 Ziff. 7 AKB erwähnt.

#### *IV. Die Verjährung des Versicherungsanspruchs*

Die französische Rechtsprechung<sup>85</sup> hat nicht die Verjährung des Anspruchs aus dem Versicherungsvertrag von zwei Jahren nach Art. 25 des Gesetzes vom 13. 7. 1930 auf den Anspruch des Geschädigten angewendet, sondern die allgemeine aus Art. 2262 des Code civil<sup>86</sup>. Die Problematik wurde im Zusammenhang mit § 158 d Abs. 2 VVG auch in Deutschland rasch erkannt, es blieb jedoch bei der Verjährung aus § 12 Abs. 1 VVG von zwei Jahren<sup>87</sup>, die damit auch dem geschädigten Dritten, der nach § 3 PflVG vorgeht, entgegengehalten werden kann<sup>88</sup>.

#### **B. Les exclusions de garantie autorisées**

Das décret macht eine unbegründete Unterscheidung zwischen den Klauseln des Art. 9 und des Art. 10<sup>89</sup>. Während die Klauseln des Art. 9 keine Verletzung der Versicherungspflicht bedeuten, wohl aber den Ausschluß der Garantie des Versicherers, führen die Risikoausschlüsse des Art. 10 zur Strafbarkeit. Die Strafbarkeit nach § 6 Abs. 1 PflVG greift bei Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 3 Ziff. 4 nicht ein. Solange ein, wenn auch leistungsfreier, Versicherungsvertrag besteht, genügt der Halter seiner Versicherungspflicht. Diese Unterscheidung ist jedoch nur für die Sanktion von Bedeutung, daher auch nur mittelbar für den Schutz des Verkehrsopfers. Sie wird deshalb hier nicht weiter verfolgt.

84 Prölss, VVG, § 152.

85 Cass. civ. vom 25. 6. 1945, D. 1946. 51.

86 Die Rechtsprechung begründet das damit, daß die action directe nicht aus dem Versicherungsvertrag, sondern aus dem Schadenersatzanspruch des Geschädigten abzuleiten sei.

87 Vgl. Feuerstein, S. 19; Heinrich, S. 50.

88 Wichtig daneben die Klagefrist des § 12 Abs. 3 VVG. § 3 Ziff. 3 des Gesetzes bringt für den unmittelbaren Anspruch des Geschädigten eine der französischen angeglichene Lösung. Die Begründung führt die gleichen Argumente an wie die Entscheidung der Cour de Cassation.

89 Claeys, S. 107 f.

### *I. Die Führerscheinklausel*

Art. 9 Ziff. 1 des décret enthält zwei Tatbestände: Einmal eine Klausel, die ein bestimmtes Mindestalter festlegt und zum anderen die eigentliche Führerscheinklausel. Die erste Klausel ist notwendig, da für Mopeds und landwirtschaftliche Fahrzeuge kein Führerschein erforderlich ist, dessen Erwerb jeweils ein bestimmtes Mindestalter voraussetzen würde. Dies entspricht der Regelung des § 2 Abs. 2 c AKB. Dagegen fehlt im französischen Recht die Deckung, wenn der Versicherungsnehmer oder Halter das Vorliegen der Fahrerlaubnis bei dem berechtigten Fahrer annehmen konnte<sup>90</sup>. Andererseits ist der Fall entsprechend gelöst, daß ein unberechtigter Fahrer das Fahrzeug führte und keine Fahrerlaubnis besaß (§ 2 Abs. 2 b AKB). Art. 9 Ziff. 1 des décret spricht von den Fällen des Diebstahls, der Gewalt oder der Benutzung des Fahrzeugs ohne Wissen des Versicherten.

### *II. Klauseln in bezug auf die Sicherheit der beförderten Personen*

Die Versicherung deckt regelmäßig die Beförderung von Personen, gleichgültig, ob sie entgeltlich oder unentgeltlich erfolgt. Jedoch erlaubt Art. 9 Ziff. 2 des décret den Ausschluß der Deckung, wenn die Beförderung nicht gemäß den durch einen interministeriellen Erlass vom 2. 3. 1959<sup>91</sup> festgelegten Sicherheitsvorschriften erfolgt. Sie beziehen sich vor allem auf Zahl und Platz der Passagiere. Eine spezielle entsprechende Vorschrift fehlt im deutschen Recht. Jedoch kann eine Überschreitung der Zahl der durch die Eintragung im Kraftfahrzeug- oder Anhängerbrief zugelassenen Personen über § 2 Abs. 2 a AKB zum Ausschluß der Leistung des Versicherers führen. Der Platz der beförderten Personen auf dem Fahrzeug kann unter ganz besonderen Umständen von Bedeutung für eine eventuelle Gefahrenerhöhung sein (§§ 23 ff. VVG).

### *III. Die Selbstbeteiligung*

Art. 7 des décret eröffnet die Möglichkeit, eine Selbstbeteiligung zu vereinbaren. Daneben besteht für das Bureau central de tarification<sup>92</sup> die Möglichkeit, ein besonders gefahrvolles Risiko durch eine Selbstbeteiligung zu entschärfen. In Deutschland ist in der Pflichtversiche-

90 Cass. civ. vom 27. 6. 1955, R. G. A. T. 1955, S. 419.

91 Claeys, S. 98 Fn 14.

92 Vgl. o. 1. Teil, 4. Abschnitt E.

rung eine Selbstbeteiligung nicht zulässig<sup>93</sup>. Jedoch erreicht man einen ähnlichen Effekt mit dem Schadenfreiheitsrabatt und sonstigen Erstattungen für schadenfreie Verträge.

#### *IV. Ausschluß von Kriegsschäden*

Art. 34 des Gesetzes vom 13. 7. 1930 gestattet den Ausschluß der Schäden aus Krieg, Bürgerkrieg und Aufruhr. Etwas weitergehend noch § 2 Abs. 3 a AKB.

#### *V. Ausschluß von Schäden aus Personenbeförderung, soweit sie auf einem Zweirad, dreirädrigen Kraftfahrzeug, in einem Beiwagen oder entgeltlich erfolgt*

Art. 10 Ziff. 1 und 2 lassen den Ausschluß solcher Schäden zu. Das Risiko der entgeltlichen Personenbeförderung kann und wird auch regelmäßig in gewöhnlichen Versicherungsverträgen ausgeschlossen werden. Nicht ausgeschlossen werden damit die Schäden aus Versicherungsverträgen, die von Personenbeförderern für die der Ausübung ihres Berufes dienenden Fahrzeuge abgeschlossen werden; in diesem Zusammenhang fällt der *transport à titre intéressel*<sup>94</sup> unter die unentgeltliche Beförderung. Die Beförderung von Personen auf Zweirädern usw. ist aber jedenfalls dann garantiert, wenn sie der Hilfe in der Gefahr dient, allerdings wiederum nur, soweit die allgemeine Garantie reicht. Das Pendant zu diesen Vorschriften ist der frühere § 7 DVO zum PfIVG und § 2 Abs. 2 a AKB. Durch diese Vorschriften werden nämlich die Angaben über den Verwendungszweck zum Inhalt des Versicherungsvertrags<sup>95</sup>. Der Versicherte genießt also nur Versicherungsschutz, wenn er das Kraftfahrzeug zu dem im Versicherungsvertrag angegebenen Zweck verwendet. Um einerseits das Risiko genau zu erfassen, andererseits den Versicherten vor dem Verlust des Versicherungsschutzes zu bewahren, sind deshalb auf der Rückseite der Versicherungsanträge präzise Fragen über Art und Verwendung des Fahrzeugs gestellt.

#### *VI. Ausschluß des Risikos aus dem Transport gefährlicher Sachen*

Art. 10 Ziff. 3 des décret erlaubt diesen Ausschluß mit gewissen Ein-

93 Nr. 12 der Grundregeln, abgedruckt bei Fromm, S. 136 ff.; siehe auch dort, S. 206.

94 Vgl. o. 1. Teil, 2. Abschnitt A II.

95 Thees-Hagemann, S. 300.

schränkungen; eine entsprechende Vorschrift gibt es in Deutschland nicht. Unter Umständen können die Vorschriften über die Gefahrerhöhung eingreifen (§§ 23 ff. VVG).

## *VII. Ausschluß des Risikos aus Automobilrennen*

Art. 10 Ziff. 4 des décret schließt Schäden aus, die bei Gelegenheit von Versuchsfahrten, sportlichen Rennen und Wettbewerben mit den dazugehörigen Übungsfahrten entstehen, wie sie Art. R 53 des Code de la Route regelt. Nach diesem Gesetz werden aber solche Veranstaltungen nur genehmigt, wenn ein ausreichender Versicherungsschutz gewährleistet ist. Das deutsche Pendant ist § 2 Abs. 3 b AKB i. V. m. Abs. 2 d.

## **C. La nullité du contrat**

Die Versicherungsdeckung für ein bestimmtes Fahrzeug hängt auch von den Angaben ab, die der Versicherungsnehmer bei Abschluß des Versicherungsvertrages macht. Art. 20 der allgemeinen Vertragsbedingungen<sup>96</sup> zählt eine Reihe von Punkten auf, über die sich der Versicherungsnehmer erklären muß, wie z. B. den Ort der regelmäßig benutzten Garage<sup>97</sup>, die Benutzung des Fahrzeugs<sup>98</sup> und die Nutzlast der Nutzfahrzeuge. Werden falsche Angaben gemacht, so richten sich die Folgen nach dem Gesetz vom 13. 7. 1930. Es handelt sich nämlich um eine Erklärung über das Risiko entsprechend den Art. 16 ff. mit der Folge der Art. 21 oder 22 des Gesetzes vom 13. 7. 1930, je nachdem ob bezüglich der Angaben Bösgläubigkeit vorliegt. Liegt Bösgläubigkeit vor, so führt das zur Nichtigkeit des Vertrags. Der zu Versichernde verschweigt entweder absichtlich Umstände, zu deren Erklärung er verpflichtet wäre, oder er macht wissentlich positiv falsche Angaben<sup>99</sup>.

Auch die Nichtigkeitsgründe des allgemeinen Schuldrechts gehören hierher.

96 Vgl. o. 1. Teil, 4. Abschnitt B Fn.

97 Für die Anwendung der verschiedenen Tarife, gestaffelt nach der statistischen Schadenhäufigkeit bestimmter Zonen in Frankreich.

98 Für die Feststellung einer Versicherungskategorie.

99 Vgl. Picard et Besson, Bd. 1, S. 343 ff.; aus der neueren Rechtsprechung: Tribunal de grande instance de Perpignan vom 14. 6. 1962 und Tribunal de grande instance de Valence vom 14. 2. 1963, R. G. A. T. 1963, S. 182 ff. bzw. 186 ff.

## D. La suspension du contrat et de la garantie

### I. La suspension du contrat

Die Aussetzung läßt den Vertrag bestehen, er ist aber in seiner Anwendung ausgesetzt. Hauptanwendungsfälle waren die früheren Zeitversicherungen wie die sogenannte *week-end Police*. Daneben auch Art. 19 bis des Gesetzes vom 13. 7. 1930, die automatische Aussetzung des Vertrags wegen des Verkaufs eines Wagens<sup>100</sup>. Aus der Aussetzung folgt, daß die Versicherung für den in der nicht gedeckten Zeit eintretenden Unfall nicht einzustehen hat. Im Unterschied zu der Aussetzung der Deckung ist der Vertrag ganz ausgesetzt, insbesondere auch die Verpflichtung des Versicherungsnehmers zur Prämienzahlung<sup>101</sup>.

### II. La suspension de la garantie

Die Aussetzung der Deckung vereitelt die Haftung des Versicherers. läßt aber die Pflicht zur Prämienzahlung unberührt. Der einzige im Gesetz vorgesehene Fall ist der der Nichtzahlung der Prämie nach Art. 16 des Gesetzes vom 13. 7. 1930. Danach ist der Versicherer bei Nichtzahlung der Prämie verpflichtet, den Versicherungsnehmer zu mahnen; die Deckung ist erst nach Ablauf von zwanzig Tagen ausgesetzt. Werden die Prämien und eventuell rückständige Kosten nicht innerhalb einer weiteren Frist von zehn Tagen bezahlt, kann der Versicherer zurücktreten oder seine Prämie einklagen<sup>102</sup>.

## E. La non-assurance et l'assurance partielle

### I. La non-assurance

Die Nichtversicherung ist ein zusammenfassender Ausdruck, der nunmehr — unter Berücksichtigung der Gesetzgebung auch zum fonds de garantie — als Synonym der oben genannten *exclusions de garantie autorisées* aufgefaßt werden muß<sup>103</sup>.

### II. L'assurance partielle

Ein Fall der Teilversicherung, die Selbstbeteiligung, wurde schon

100 Bédour, S. 719 f.

101 Lemaistre, S. 80 ff.

102 Picard et Besson, Bd. 1, S. 391 ff.

103 Näheres unten.

behandelt<sup>104</sup>. Der zweite, der Schaden überschreitet die Mindestversicherungssumme, hat ebenfalls erhebliche praktische Bedeutung. Nach Art. 6 des décret beträgt die Mindestversicherungssumme 500 000,— F<sup>105</sup>, unabhängig davon, ob es sich um einen Körper- oder Sachschaden, verursacht von einem Motorrad, Moped oder Personenkraftwagen handelt. Die Versicherung muß Schäden unbegrenzt decken, soweit es sich um Fahrzeuge der Kategorie C, D und E nach Art. R 124 des Code de la Route handelt. In Deutschland hat man eine komplizierte Regelung getroffen: Der § 4 Abs. 2 PflVG i. V. m. der Anlage dazu unterscheidet zwischen Personen- und Sachschaden, nach der Art des Fahrzeugs und nach der Zahl der Plätze. Bei gewöhnlichen Personenkraftwagen bis zu sechs Plätzen beträgt die Mindestversicherungssumme für Personenschäden 250 000,— DM, 50 000,— DM für Sachschäden. Außerdem wird der Vermögensschaden bis zu 10 000,— DM gedeckt.

## F. Les déchéances

Nachdem Rechtsprechung und Gesetzgebung schon den Begriff der Verwirkungsklauseln herausgearbeitet hatten, läßt sie Art. 9 Abs. 2 des décret zu. Es handelt sich um den Verlust der Versicherungsdeckung für die nach dem Unfall liegende Nichterfüllung von vereinbarten Obliegenheiten. Art. 9 Abs. 2 stellt zwei Bedingungen für die Zulassung der Verwirkungsklauseln: Einerseits muß der Tatbestand nach dem Schadenereignis liegen, aus dem die Verwirklichung abgeleitet wird. Das stellt lediglich die Wiederholung eines Begriffmerkmals der französischen Verwirkungsklauseln dar. Zum anderen müssen die Klauseln in den allgemeinen Versicherungsbedingungen enthalten sein<sup>106</sup>.

Die erste Regel wird jedoch gleich in einem wichtigen Fall durchbrochen. Art. 9 Abs. 3 des décret läßt auch folgenden Ausschluß zu: Wird der versicherte Kraftfahrer wegen Trunkenheit am Steuer strafrechtlich verurteilt, so verliert er die Deckung durch die Versicherung, unbeschadet des Nachweises mangelnder Kausalität der Trunkenheit für den Schaden. Dieser Tatbestand, seinem Wesen nach eindeutig keine déchéance, geriet unter diesen Oberbegriff, um zu vermeiden, daß der Versicherer den Ausschluß der Deckung auch dem Verkehrsoptiker entgegenhalten kann.

104 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt B III.

105 Entspricht etwas über 400 000,— DM.

106 Die nämlich vom Finanzminister genehmigt werden müssen. Vgl. Claeys, S. 47.

Im übrigen handelt es sich bei den *déchéances* um die Benachrichtigungspflicht des Versicherungsnehmers bei Schaden<sup>107</sup>, unrichtige Erklärung über Umstände des Unfalls<sup>108</sup> usw.

In Deutschland entsprechen dem die Vorschriften der §§ 153 VVG, 7 AKB (Benachrichtigungspflicht); aus § 7 AKB ergibt sich auch die Pflicht zur vollständigen und wahrheitsgetreuen Erklärung über die Umstände des Unfalls.

Die Trunkenheit am Steuer führt dagegen grundsätzlich nicht zur Leistungsfreiheit des Versicherers. Weder der Gesichtspunkt des bedingten Vorsatzes des § 152 VVG noch der der Gefahrerhöhung sind dazu geeignet<sup>109</sup>. Umstritten ist dies nur im Falle wiederholter Trunkenheitsfahrten<sup>110</sup>.

## **G. Weitere Möglichkeiten des Ausfalls der Deckung**

### *I. Die Zahlungsunfähigkeit des Versicherers*

Trotz der strengen Versicherungsaufsicht<sup>111</sup> in Deutschland und Frankreich besteht immer noch die Möglichkeit der Zahlungsunfähigkeit eines Versicherers<sup>112</sup>.

### *II. Die territoriale Begrenzung der Haftpflichtversicherung*

Art. 1 des modèle des conditions générales<sup>113</sup> beschränkt den Bereich der zu deckenden Schäden auf die an Frankreich angrenzenden Länder einschließlich der Niederlande. Die deutsche Versicherungsdeckung beschränkt § 2 Abs. 1 AKB auf Europa.

### *III. Die Beschränkung auf im Verkehr durch Unfall verursachte Schäden*

Art. 4 des décret verlangt vom Versicherer den Ersatz des Schadens, der entsteht à l'occasion de la circulation.

(1) *Des accidents, incendies ou explosions causés par le véhicule, les accessoires et produits servant à son utilisation, les objets ou substances qu'il transporte;*

107 Art. 15 des Gesetzes vom 13. 7. 1930.

108 Art. 23 am Ende der *police-modèle* von 1959.

109 BGHZ 7, 311.

110 Vgl. Fromm, S. 417; Thees-Hagemann, S. 303 und Bruck-Möller, S. 380 f.

111 Vgl. Claeys, S. 45 ff. und Prölss, VAG.

112 Stumvoll, Brandaris, S. 145 ff.

113 Vgl. o. 1. Teil, 4. Abschnitt B Fn.

(2) *De la chute des accessoires, objets, substances ou produits.*

Art. 1 des Gesetzes vom 27. 2. 1958 grenzt die Versicherungspflicht nicht entsprechend ab<sup>114</sup>. Der Unterschied ergibt sich vor allem durch die Begrenzung auf Schäden aus Unfällen. Da sich die Pflichtversicherung jedoch nur auf die vom Versicherer zu deckenden Schäden beziehen kann, ist Art. 4 des décret zur Bestimmung der Versicherungspflicht heranzuziehen. Ein Unfall ist auch in Frankreich ein plötzliches Ereignis<sup>115</sup>, wobei keine körperliche Berührung stattfinden muß, d. h. auch mittelbar mit dem Gebrauch des Fahrzeugs zusammenhängende Schäden werden erfaßt<sup>116</sup>. Die engere französische Auffassung erweitert sich indes durch die Deckung der Schäden, verursacht durch Zubehörteile und Ladung oder aus Bränden und Explosionen. Die Aufnahme der Brände und Explosionen dehnt die Deckungspflicht aus, und zwar weiter als in Deutschland, wo deren Voraussetzung nicht ein Unfall ist, dafür aber bei Schäden aus Bränden und Explosionen vielfach der erforderliche adäquate Ursachenzusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeugs fehlen wird.

Nach Ziff. 2 ist auch der Schaden gedeckt, den herabfallende Sachen verursachen, selbst nachdem sie schon auf der Straße liegen. Hierfür wird regelmäßig auch in Deutschland der adäquate Zusammenhang mit dem Gebrauch des Kraftfahrzeugs gegeben sein, da auch der mittelbar verursachte Schaden zugerechnet wird, wenn die Adäquanz vorliegt<sup>117</sup>.

### *Sechster Abschnitt*

## Die Haftpflichtversicherung selbst schließt Lücken

### **A. Déchéances und exclusions de risque**

Sowohl für den Begriff Verwirkungsklauseln wie für den der Risiko-ausschlüsse kann nach oben verwiesen werden<sup>118</sup>. Daraus ergibt sich, daß der Inhalt dieses Begriffspaares ein anderer ist, als der des deut-

114 In Deutschland ist Versicherungspflicht und Deckungspflicht gleich (vgl. Fromm, S. 417 mit Verweisung auf S. 197 ff.).

115 Choc, sagt Claeys, S. 152.

116 Cass. civ. vom 22. 1. 1940, D. C. 1941, 101, note Savatier; ebenso Müller, S. 223 f.

117 Vgl. Fromm, S. 205.

118 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt.

schen, Obliegenheitsverletzung und Risikoaußschluß<sup>119</sup>. Identisch sind dagegen ihre Folgen und ihre Zwecke. Die Begriffe *déchéance* und Obliegenheitsverletzung sollen diejenigen Tatbestände abgrenzen, die dem Dritten, dem Geschädigten gegenüber nicht wirksam sind.

## B. Die Unwirksamkeit von Einwänden gegenüber dem Dritten

### I. Die unwirksamen Einwände des Art. 13 des décret

Art. 13 des décret bestimmt die Tatbestände abschließend, die dem Geschädigten gegenüber unwirksam sind, obwohl sie dem Versicherten gegenüber durchgreifen. Der Versicherer zahlt dann jeweils für Rechnung des Schädigers (Art. 13 Abs. 2 des décret) und hat gegen diesen einen Rückgriff (Abs. 3). Es sind dies die *déchéances*, die Selbstbeteiligung<sup>120</sup>, die allerdings auch dem Geschädigten gegenüber wirksam bleibt, soweit sie Sachschäden nicht über 200 F von der Deckung ausnimmt<sup>121</sup> und daneben Art. 22 des Gesetzes vom 13. 7. 1930<sup>122</sup>, dessen Folge eine entsprechende Herabsetzung der Deckungssumme als Sanktion für die unrichtigen Angaben des Versicherungsnehmers über das Ausmaß der Gefahr ist.

### II. Die Vorleistungspflicht des Versicherers für Rechnung des fonds de garantie

Alle übrigen Einwendungen befreien den Versicherer grundsätzlich von seiner Leistungspflicht auch gegenüber dem Dritten. Es ist ihm allerdings vielfach eine Vorleistungspflicht gegenüber dem Dritten für Rechnung des fonds de garantie auferlegt. Aus hermeneutischen Gründen wird diese Verpflichtung im nächsten Teil im Zusammenhang mit dem fonds de garantie behandelt<sup>123</sup>. Gleichwohl ist ihre Wirkung für den Dritten dieselbe, wie wenn nicht der fonds, sondern der Versicherer leisten müßte.

### III. Die Gewährleistung des Anspruchs des Dritten in Deutschland

1. In Deutschland schließt die Haftpflichtversicherung selbst in erheblich größerem Umfang schon Lücken. *Sedes materiae* war bis zum 1. 10. 1965 vor allem § 158 c VVG. Für die Kraftfahrzeugpflichtver-

119 Vgl. Prölss, VVG, § 6 Anm. 3 ff.; Fortin-Tunc, S. 156 ff.

120 Vgl. oben für *déchéance* und Selbstbeteiligung (1. Teil, 5. Abschnitt).

121 Art. 13 Nr. 1, arrêté ministériel vom 17. 2. 1959, J. O. vom 19. 2. 1959.

122 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt C.

123 Vgl. u. 2. Teil, 1. Abschnitt B IV c cc.

sicherung ist diese Vorschrift jetzt ersetzt durch § 3 PfIVG. Dessen Nr. 4 und 5 haben die Regelung des § 158c Abs. 1 und 2 VVG für den unmittelbar gegen den Versicherer erhobenen Anspruch umgestaltet.

Während die rechtliche Natur des Anspruchs aus § 158c VVG umstritten war<sup>124</sup>, verloren jetzt diese Konstruktionen ihre Grundlage durch die Einführung der *action directe*. Abgesehen von den durch diese Einführung bedingten Änderungen entspricht § 3 der bisherigen Regelung<sup>125</sup>.

Die Nr. 4 des § 3 PfIVG geht wie § 158c VVG in seinem Abs. 1 von einem bestehenden Versicherungsverhältnis aus, in dessen Verlauf der Versicherer von seiner Leistungsverpflichtung ganz oder teilweise frei wird. Nr. 5 — früher § 158c Abs. 2 VVG — umfaßt diejenigen Tatbestände, in denen zwar ein Versicherungsverhältnis vereinbart wurde, es aber entweder aus Rechtsgründen nicht entstand, oder deshalb endete.

2. Wie bisher § 158c Abs. 1 und 2 werden auch die Nr. 4 und 5 des § 3 PfIVG weit ausgelegt werden<sup>126</sup>. Grund dafür ist die soziale Funktion dieser Vorschrift.

(1) Unter die Leistungsfreiheit des Versicherers fällt die Verletzung von Obliegenheiten (§ 6 VVG), wenn die besonderen weiteren Voraussetzungen dieser Vorschrift für die Leistungsfreiheit des Versicherers gegeben sind.

An Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalles sind vor allem § 1 Abs. 2a und c AKB — Verwendungs- und Führerschein-Klausel — zu nennen, die als Spezialregelung die Vorschriften über die Gefahrerhöhung ausschließen. Dann die Gefahrerhöhung nach den §§ 25, 28 VVG, die Nichtzahlung der Prämie nach den §§ 38 Abs. 2, 39 Abs. 2 VVG und die Unterlassung der Anzeige von der Veräußerung (§ 71 i. V. m. § 158h VVG). Nachträgliche Obliegenheitsverletzungen sind das Anerkenntnis oder der Vergleich im Rahmen des § 154 Abs. 2 VVG, die Fristversäumnis, § 12, Abs. 3 VVG und die Verletzung der Rettungspflicht nach § 62 VVG.

124 Vgl. z. B. Möller, Die Begünstigung des Dritten, S. 16 f.; Fromm, S. 263; Fleischmann, S. 80 ff.; Prößl, VVG, § 158c Anm. 1; BGHZ 26, 133 und 28, 244; Clauss, Faktische Vertragsverhältnisse, S. 1122 ff., um nur einige Stellungnahmen zu nennen.

125 Hinzu kommt noch der durch Art. 4 Nr. 4 des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung neu eingeführte § 158c Abs. 5 VVG, den § 3 Nr. 6 PfIVG auch für die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung anwendbar macht.

126 Möller, Schutz der versicherten Personen, S. 319.

(2) Die wichtigsten Beispiele für Nichtbestehen oder Beendigung des Versicherungsverhältnisses sind die zur Nichtigkeit führenden Tatbestände des BGB bzw. die Kündigung des Versicherungsverhältnisses. Dafür kommt die ordentliche, vertragsmäßige, aber auch eine solche aus den §§ 6, 24, 27, 39 Abs. 3 und 158 h i. V. m. § 70 Abs. 2 VVG in Betracht. Weiter der verschiedentlich im VVG vorgesehene Rücktritt, z. B. in den §§ 20 und 28 Abs. 1 VVG, die Eröffnung des Konkursverfahrens über das Vermögen des Versicherers (§ 13 VVG) und der Zeitablauf.

3. Gewinnt man daraus den Eindruck, daß § 3 Nr. 4 und 5 einen umfassenden Schutz bringt, so ist doch zu berücksichtigen, daß die Vorschrift ihre Grenzen hat.

a) § 158 c VVG war nicht anwendbar auf den Ausschluß der Deckung für den Schwarzfahrer, da die Vorschrift nur insoweit eingriff, als eine Versicherungspflicht bestand. Zwar ist der Schwarzfahrer mitversicherte Person (§ 10 Abs. 2 AKB), er verliert jedoch den Schutz durch § 2 Abs. 2b AKB wieder<sup>127</sup>, der Versicherer ist von der Leistung frei. Anstelle von § 158 c griff jedoch § 10 Abs. 3 AKB ein. Damit hatte man die von den Versicherern freiwillig übernommene Leistungspflicht aufgrund der Überlegung eingeschränkt, daß über den Versicherungsvertrag nur Ansprüche abgewickelt werden sollen, die das Verkehrsopfer unmittelbar berühren, nicht aber solche dritter Personen<sup>128</sup>. Das PfIVG sieht im § 1 auch eine Versicherungspflicht zugunsten des nichtberechtigten Fahrers vor<sup>129</sup>.

Nach § 6 des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes ist § 3 Nr. 5 PfIVG nicht auf die Ausländerversicherung anzuwenden. Gerade dort besteht jedoch ein besonderes Bedürfnis. Auch hier waren die Versicherer freiwillig in die Bresche gesprungen. Sie haben eine geschäftsplanmäßige Erklärung abgegeben, wonach die die Grenzversicherung betreibenden Unternehmen unter gewissen Voraussetzungen eine Nachhaftung von erheblicher Dauer übernahmen<sup>130</sup>. § 6 Abs. 2 der Neufassung des Ausländerpflichtversicherungsgesetzes hat diese Probleme jetzt in ähnlicher Weise gelöst.

b) Der Schutz des § 3 PfIVG ist befristet. Einen Monat nachdem der Versicherer der Zulassungsstelle das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses mitgeteilt hat, erlischt die Deckung. Zieht die Zulassungsstelle in dieser Zeit ein Fahrzeug nicht aus dem Verkehr, so besteht für eventuelle Schäden keine

127 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt A I.

128 Vgl. Brugger, Änderungen, S. 1 und Ossewski, Verbesserungen, S. 12.

129 § 10 Abs. 3 AKB ist folglich jetzt entfallen.

130 Vgl. Steizer, S. 825. Eine entsprechende Lösung wurde demnach auch für Fahrzeuge mit Zollkennzeichen gefunden.

Deckung mehr. Nach § 158c Abs. 4, weiterhin anwendbar über § 3 Nr. 6 PfIVG, haftet der Versicherer nur im Rahmen der amtlich festgesetzten Mindestsummen und der von ihm übernommenen Gefahr. Das führt zum Ausfall der Deckung bei den Risikoausschlüssen der §§ 2 Abs. 3, 11 AKB<sup>131</sup>. Ebenso ist das vorsätzliche Handeln ein Fall des gesetzlichen Risikoausschlusses<sup>132</sup> und auch die Verjährung der Ansprüche nach § 12 Abs. 1 VVG<sup>133</sup> war von § 158c VVG nicht erfaßt. Im Rahmen der Einführung des unmittelbaren Anspruchs des Geschädigten gegen den Versicherer ist in § 3 Ziff. 3 PfIVG auch eine zufriedenstellende Regelung der Verjährung enthalten, indem man die Verjährung des eigenen Anspruchs des Dritten an die des Schadenersatzanspruchs anglich.

### *Siebter Abschnitt*

## *Der unterschiedliche Schutz des Dritten durch die Haftpflichtversicherung*

Während sich demnach die Unterschiede der Versicherungspflicht wie auch der Leistungsfreiheit der Versicherer gegenüber den Versicherten aufgrund von *exclusions de risque* und *déchéances, nullité du contrat, suspension du contrat et de la garantie* und *non-assurance* und *assurance partielle* und den entsprechenden deutschen Begriffen auf Kleinigkeiten beschränken, ergibt sich bei dem von der Haftpflichtversicherung dem Dritten gewährten Schutz ein erheblicher Unterschied. Die Sicherung des Dritten durch die Haftpflichtversicherung geht in Deutschland wesentlich weiter als in Frankreich. Berücksichtigt man allerdings die Pflicht der Versicherer zu Vorauszahlungen an den Dritten für Rechnung des fonds de garantie<sup>134</sup>, so schwächt sich der Unterschied erheblich ab. Die Vorauszahlung wirkt eben für den Dritten wie eine Unzulässigkeit der entsprechenden Einwände des Versicherers. Der Grund dafür liegt in der unterschiedlichen Entwicklung der Systeme zum Schutz des Dritten in Deutsch-

131 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt.

132 Clauss, Schutz des Verkehrspfenders, S. 1476; vgl. o.

133 Vgl. o.; Feuerstein und Heinrich; Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 153. (1. Teil, 5. Abschnitt A IV).

134 Vgl. o. 1. Teil, 6. Abschnitt B II.

land und Frankreich<sup>135</sup>, nämlich dem Bestehen des fonds de garantie vor der Pflichtversicherung. Der fonds war für sich gesehen durchaus in der Lage, die Probleme des Schutzes des Verkehrsopfers zu bewältigen. Seine rechtstechnische Ausgestaltung war zufriedenstellend. Die Einführung der Pflichtversicherung war lediglich Funktion der ungerechten Bestimmung der Schadenträger. Daher übernahm die Pflichtversicherung grundsätzlich nur Aufgaben, soweit es hinreichend und notwendig war, um diesen Mangel des fonds de garantie zur korrigieren. Die deutsche obligatorische Kraftfahrzeughhaftpflichtversicherung sollte dagegen den Schutz des Verkehrsopfers übernehmen, den man zur Zeit ihrer Einführung für notwendig hielt, eine Aufgabe, die ohne das Institut der *action directe* zur dogmatisch verwickelten Konstruktion des § 158c VVG führte und die auch mit der *action directe* dogmatisch korrekter und vor allem vollständiger mit Hilfe des fonds de garantie zu lösen ist<sup>136</sup>.

### *Achter Abschnitt*

## Die Haftpflichtversicherung in anderen Ländern

### **A. Die europäischen Länder<sup>137</sup>**

Keiner der entwickelteren Staaten kann sich dem Problem der Sicherung der Entschädigung entziehen, das die Straßenverkehrsunfälle schaffen. Daher wurde teilweise schon frühzeitig die Pflichtversicherung eingeführt. Erstes europäisches Land war Dänemark (1918), gefolgt von Schweden (1929), Österreich (1929), England (1930), Schweiz und Tschechoslowakei (1932), Deutschland (1939), Belgien (1956) und Frankreich (1958). Die Pflichtversicherung gibt es darüber hinaus in Irland, Finnland, Norwegen und der Türkei. Im westlichen Europa fehlen nur noch Spanien, Italien, die Niederlande und Portugal im Kreise der Länder mit Pflichtversicherung<sup>138</sup>.

135 Besson, *Les exceptions opposables*, S. 7 f.: „La réglementation française est beaucoup moins absolue, puisque, on le sait, l'inopposabilité n'est édictée que pour trois exceptions et que, à contrario, toutes autres exceptions sont opposables“ und Claeys, S. 180.

136 Vgl. u. 2. Teil.

137 Vgl. dazu Sievers, *Schutz des Dritten*, S. 385 ff.; Claeys, S. 175 ff.; Janssens-Brigode, S. 303 ff.; Rapport Doc. 560, S. 5 ff.; Bott, S. 21 ff.

138 Sowohl Spanien als auch die Niederlande sind im Begriff, die Pflichtversicherung einzuführen.

Zwischen der Konzeption der Pflichtversicherung in Frankreich und den angrenzenden Ländern besteht der gleiche fundamentale Unterschied wie zwischen der Frankreichs und Deutschlands, d. h. die Pflichtversicherung der anderen europäischen Länder entspricht der Deutschlands.

Weist man die Aufgabe, Sicherung der Entschädigung des Dritten, vorwiegend oder ausschließlich der Pflichtversicherung zu, so muß sie eine strenge Regelung erfahren, versehen mit einem engmaschigen Kontrollnetz. Das ist Grundlage aller Systeme in Europa außer dem Frankreichs. Weist man dagegen diese Aufgabe in erster Linie einem Garantiefonds zu, so hat die Pflichtversicherung nur noch eine ergänzende Funktion, sie kann deshalb wesentlich lockerer gestaltet werden.

### *I. Die Versicherungspflicht*

1. In Belgien verlangt Art. 2 des Gesetzes vom 1. 7. 1956 die Versicherungsdeckung für alle Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Straßen verkehren. Diese Verpflichtung trifft den Eigentümer. Die Kontrolle erfolgt präventiv, die Versicherer sind verpflichtet, bei Ablauf der Deckung die zuständige Behörde zu benachrichtigen. Nach Art. 18 § 5 des Gesetzes muß der Fahrer eine Versicherungsbestätigung vorweisen können.
2. Section 35 § 1 des englischen Road Traffic Act vom 1. 8. 1930 schreibt eine Garantie der Entschädigung des Dritten vor, soweit ein Kraftfahrzeug auf der Straße benutzt wird. Damit läßt England die Wahl zwischen verschiedenen Möglichkeiten der Deckung (Versicherung oder z. B. Bürgschaft). Auch hier ist die Zulassung des Fahrzeugs abhängig von dem Nachweis der Deckung<sup>139</sup>. Deren Nachweis muß durch ein Dokument erbracht werden, das der Versicherer wieder einzuziehen hat, wenn die Deckung nicht mehr besteht<sup>140</sup>, und durch dessen Fehlen sich der Führer eines Kraftfahrzeugs strafbar macht. Die Versicherungspflicht erstreckt sich jedoch nur auf die Garantie von Körperschäden.
3. In der Schweiz erfordert der Verkehr mit einem Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen nach Art. 63 des Bundesgesetzes vom 19. 12. 1958 den Abschluß einer Haftpflichtversicherung. Art. 70 dehnt diese Verpflichtung auf Fahrräder aus. Auch hier erfolgt die präventive Kontrolle bei der Zulassung des Fahrzeugs. Das polizeiliche Kennzeichen erbringt den Beweis für die Versicherung. Endigt die

139 Section 39.

140 Section 10.

Deckung, so muß der Versicherungsnehmer das Kennzeichen abliefern. Andernfalls zieht es die vom Versicherer unterrichtete Behörde ein.

## *II. Die Sicherung der Ansprüche des Dritten durch die Haftpflichtversicherung*

1. Einer der Wege dahin ist die *action directe*<sup>141</sup>. Hier stehen sich auf der einen Seite Belgien, die Schweiz und Frankreich und auf der anderen Deutschland<sup>142</sup> und England gegenüber.
2. In allen kontinentalen Ländern ist die Beendigung des Versicherungsverhältnisses erst nach Ablauf einer gewissen Zeitspanne dem Dritten gegenüber wirksam, wobei noch die Benachrichtigung der Behörden vorausgehen muß. In England endet die Garantie im Verhältnis zum Dritten mit der Rückgabe der Versicherungsbestätigung durch den Versicherungsnehmer.

Auch die vertraglich vereinbarten Einwände der Versicherer sind gegenüber dem Dritten grundsätzlich unwirksam, soweit es die behandelten kontinentalen Länder angeht. England hat dieses System nicht eingeführt. Man erreicht dort jedoch fast den gleichen Effekt durch eine Aufzählung der einzelnen unwirksamen Klauseln.

Was Art und Höhe der gedeckten Schäden anbelangt, so steht hier das englische Verkehrsopfer am schlechtesten. Dort ist nur Körperschaden zu garantieren<sup>143</sup>. In Belgien gibt es dagegen weder eine Beschränkung auf Körperschäden noch eine solche der Höhe nach. In der Schweiz entspricht die Regelung der deutschen und französischen.

## **B. Die Vereinheitlichung der Haftpflichtversicherung**

Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs verlangt nach einer Vereinheitlichung.

<sup>141</sup> Die *action directe* ist von unmittelbarer abgrenzender Bedeutung für die Leistungen des Garantiefonds: Wenn ein Fahrer oder Halter nicht identifiziert werden konnte, dagegen das Fahrzeug bzw. dessen Versicherungspolice bekannt sind, ist im Zuge der *action directe* der Schaden gedeckt, und es liegt kein vom Fonds zu ersetzender Anonymschaden vor.

<sup>142</sup> Dabei ist Deutschland ebenfalls auf die andere Seite gewechselt, nachdem § 3 Nr. 1 PflVG in Kraft getreten ist.

<sup>143</sup> Tatsächlich wird jedoch meist freiwillig eine umfangreichere Versicherungsdeckung gewählt.

## *I. Die Arbeiten des Internationalen Instituts in Rom*

Einen ersten Versuch unternahm dazu das genannte Institut im Jahre 1936, woraus 1940 ein Bericht und ein Gesetzentwurf entstanden<sup>144</sup>.

## *II. Das Abkommen der Beneluxländer*

Auf dieser Grundlage aufbauend unterzeichneten die Beneluxländer 1955 einen Vertrag, der eine Vereinheitlichung der Automobilhaftpflichtversicherung in den drei Ländern vorsah. Dieser Vertrag ist allerdings noch nicht in Kraft getreten und durch das Straßburger Abkommen überholt.

## *III. Das Straßburger Abkommen*

Dafür hatte das Abkommen der Beneluxländer einen anderen Erfolg. Auf der Grundlage der beiden genannten Vorarbeiten unterzeichneten am 29. 4. 1959 die Regierungen folgender Staaten das Europäische Abkommen über die obligatorische Automobilhaftpflichtversicherung<sup>145</sup>: Österreich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen und Schweden. Der wesentliche Inhalt ist folgender:

(1) Die Signatarstaaten verpflichten sich, die Automobilhaftpflichtversicherung einzuführen (Art. 1 § 1). Die Versicherung muß die Haftpflicht des Eigentümers und jedes Halters und Führers des versicherten Fahrzeugs decken (Art. 3 des Annex I).

(2) Dem Dritten dürfen keine aus dem Versicherungsverhältnis abgeleiteten Einwände entgegengehalten werden, die Beendigung der Deckung darf frühestens 16 Tage nach der Benachrichtigung der zuständigen Behörde eingewandt werden (Art. 9 des Annex I).

(3) Die Signatarstaaten richten einen Garantiefonds ein oder ergreifen entsprechende Maßnahmen, um den Dritten im Falle eines Verstoßes gegen die Versicherungspflicht, der Unfallflucht oder — falls dies nicht durch die Haftpflichtversicherung selbst ausgeschlossen ist — bei Schwarzfahrt zu entschädigen (Art. 9).

(4) Die Anerkennung des Systems der grünen Karte (Art. 8, Art 2 § 2 des Annex I).

144 Institut International, vgl. o. zum Haftpflichtrecht.

145 Vgl. Document 560 der Beratenden Versammlung des Europarates mit Rapport und *projet de recommandation* und deren Recommandation 100 (1956). Daneben Brugger, Vortrag, S. 923; Sievers, *action directe*, S. 49 ff.; Meyer, S. 695 f.

## C. Die Haftpflichtversicherung in den USA

In den USA ist die obligatorische Automobilhaftpflichtversicherung (*Compulsory Automobile Insurance*)<sup>146</sup> weniger verbreitet als die indirekten Zwang zur Versicherung ausübenden Regelungen<sup>147</sup>.

Die erste Pflichtversicherung wurde im Jahre 1927 im Staate Massachusetts geschaffen<sup>148</sup>. Nach einer sehr langen gesetzgeberischen Pause, in der jedoch die Frage durchaus weiterbehandelt wurde, folgte 1957 der wichtige Schlüsselstaat New York<sup>149</sup> und 1958 North Carolina. Nach Gerdes<sup>150</sup> kamen bis 1956 in weiteren zwanzig Staaten neben New York Gesetzesvorlagen zur Pflichtversicherung ein, die jedoch alle scheiterten.

Man kann deutlich zwei Typen unterscheiden: Einen älteren (Massachusetts) und einen moderneren (New York)<sup>151</sup>. Der erste deckt nur in beschränktem Umfang Schäden und zwar sowohl der Höhe wie der Art nach, die Deckung endigt einfach am Jahresende ohne eine Dekkungsüberlappung. New York dagegen zeigt eine Pflichtversicherung im Stile der modernen europäischen i. V. m. der Lückendeckung durch einen Garantiefonds<sup>152</sup>. Das Problem der Lücken im Versicherungsschutz spielt in der Diskussion in den USA eine größere Rolle als zumindest in Deutschland<sup>153</sup>.

146 Kline and Pearson, S. 13 definieren „any plan whereby the purchase of automobile bodily injury and property damage liability insurance of specified amounts is made a prerequisite of the registration of a motor vehicle“. Diese Definition ist zu eng, sie würde die französische Pflichtversicherung beispielsweise nicht einschließen.

147 Vgl. u. 3. Teil, 2. Abschnitt C.

148 Vgl. die Erwähnung schon bei Jannott, Haftpflichtrecht und -versicherung, S. 9 ff.

149 Vgl. dazu Gerdes, VW 1957, S. 15 und VW 1958, S. 20.

150 Gerdes, VW 1956, S. 15.

151 Brainard, S. 436.

152 Vgl. u. 2. Teil, 4. Abschnitt E.

153 Vgl. u. aaO.

## ZWEITER TEIL (HAUPTTEIL)

### Der Garantiefonds

Der Begriff Garantiefonds wird in der vorliegenden Untersuchung in dreifachem Sinn gebraucht. Dies ist unschädlich, da sich die Bedeutung jeweils ohne Schwierigkeiten aus dem Zusammenhang ergibt. Die erste, weiteste Bedeutung umfaßt alle Einrichtungen, die dem Schutz von Ersatzberechtigten zu dienen bestimmt sind, soweit sie ihre Ansprüche nicht zu verwirklichen vermögen. In der zweiten beschränkt sich dies auf den Schutz der Verkehrspfifer. Beide Male präjudiziert der Begriff nicht die Form dieses Schutzes. In der dritten Bedeutung bezeichnet er den fonds de garantie automobile<sup>1</sup>, d. h. die konkrete Ausgestaltung der zweiten Bedeutung in Frankreich. Als solcher dient er gleichzeitig als Oberbegriff der Klassifizierung: Alle mit den wesentlichen Merkmalen des fonds de garantie automobile ausgestatteten Einrichtungen werden so benannt<sup>2</sup>.

Der Gedanke des Garantiefonds für Verkehrspfifer ist älter als das Automobil, der Träger des modernen Verkehrs. In den ersten Jahr-

- 1 Grundsätzlich unübersetzt als fonds de garantie oder fonds bezeichnet.
- 2 Der Begriff fonds oder Fonds ist ein Modewort geworden. Er hat — schon eingeschränkt auf den juristischen Sprachgebrauch — sehr verschiedene Bedeutungen. Nach Doucet, S. 173, Stichwort fonds bedeutet er zunächst Grund, Boden, Grundstück, dann Handelsgeschäft und schließlich Fonds. Weiterhin im Plural: Gelder, Geldmittel. Doucet zählt schon beinahe 100 mit diesem Wort gebildete Zusammensetzungen auf. Durch den Zusatz de la garantie ergibt sich schon eine erhebliche Einschränkung: Doucet übersetzt mit Garantiefonds, Delkrederefonds, Delkrederereserven, Deckungsstock und Sicherstellungsfonds. Da alle Begriffe außer Garantiefonds aus anderen Rechtsgebieten stammen, kommen sie nicht in Frage. (Schrader verwendet z. B. das Wort Garantiefonds in dieser anderen Bedeutung, wenn er das Kapital der Versicherungsaktiengesellschaft damit bezeichnet). Eine Verdeutschung des Wortes Garantiefonds ist nicht angebracht, da beide Komponenten des Wortes im Deutschen anschaulich und gebräuchlich sind und der Begriff damit auch international verständlich bleibt. Die Begriffe Reichsausgleichskasse (Jannott, Haftpflichtversicherungsrecht und -versicherung, S. 25 ff.) oder Reichskasse (Würdinger, S. 58 ff.) haben eine andere Bedeutung. Für den deutschen Garantiefonds ist dagegen in Übereinstimmung mit dem Entwurf das Wort Entschädigungsfonds zu verwenden.

zehnten des vorigen Jahrhunderts wurde für die Droschkenkutscher von Paris schon ein Garantiefonds geschaffen<sup>3</sup>.

Dieser Teil bringt zunächst einen vollständigen Überblick der Regelung des fonds de garantie automobile, woran sich zum Vergleich der Entschädigungsfonds anschließt. Danach werden Organisationsform und Leistungen des Garantiefonds rechtlich eingeordnet und eine Darstellung und Klassifizierung des Garantiefonds im internationalen Vergleich angeschlossen. Eine Kritik der Leistungen und die Problematik der Finanzierung folgen unten im Zusammenhang<sup>4</sup>.

### *Erster Abschnitt*

#### *Le fonds de garantie automobile*

Einige statistische Angaben sollen zunächst eine Vorstellung von der Bedeutung des fonds de garantie vermitteln<sup>5</sup>.

Von 1953 bis 1958, dem letzten Jahr vor Einführung der Pflichtversicherung, waren von 1000 in Unfälle mit Körperschaden verwickelten Fahrzeugen durchschnittlich 58 Zweiräder und 26 vierrädrige Kraftfahrzeuge nicht oder nicht ausreichend versichert, 10 Fahrzeuge blieben unerkannt. Von 1959 bis 1961 waren die entsprechenden Zahlen 27, 11 und 7<sup>6</sup>. Im Jahre 1961 half der fonds bei der Linderung der materiellen Not von 3724 Leichtverletzten, 2142 Schwerverletzten und der Hinterbliebenen von 438 Toten oder soll dabei noch helfen<sup>7</sup>. Er hatte bis 1961 insgesamt 1089 Schadensfälle mit jeweils mehr als 50 000,— F Schaden entweder geregelt oder in Bearbeitung<sup>8</sup>.

Bezüglich der Vorgeschichte des fonds de garantie genügt der Hinweis auf die ausführliche Darstellung bei Fortin-Tunc<sup>9</sup>; danach ist das Bemühen um eine Lösung dieses Problems in Frankreich fast so alt wie das Automobil selbst<sup>10</sup>.

3 Richard, zitiert im VersR 1956, S. 688.

4 Vgl. u. 5. Teil.

5 Alle Zahlen sind dem ausgezeichneten Bilan entnommen, der umfassendes statistisches Material über den fonds de garantie enthält.

6 Bilan, S. 53.

7 Bilan, S. 53.

8 AaO, S. 61.

9 Fortin-Tunc, S. 57.

10 AaO.

Die hauptsächlichen gesetzlichen Grundlagen des fonds de garantie sind folgende<sup>11</sup>: Die Einrichtung des fonds erfolgte durch Art. 15 des Gesetzes vom 31. 12. 1951 *relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1952*<sup>12</sup>, geändert durch *ordonnance* vom 7. 1. 1959<sup>13</sup>. Die Ausführungsbestimmung dazu ist der *décret* vom 30. 6. 1952<sup>14</sup>, geändert durch *décret* vom 30. 12. 1957 und vom 26. 3. 1959<sup>15/16</sup>.

## A. Die allgemeinen Bedingungen des Anspruchs gegen den fonds de garantie

### I. Die Voraussetzungen des Unfalls

Art. 2 des *décret* vom 30. 6. 1952 verlangt für den Anspruch gegen den fonds:

1. Den Unfall eines im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugs. Während der genannte Art. 2 nur von Unfall spricht, verdeutlicht Art. 15 Abs. 1 des Gesetzes vom 31. 12. 1951: Es muß sich um den Unfall eines im Verkehr befindlichen Landkraftfahrzeugs handeln<sup>17</sup>. Dies ist so auszulegen, wie es der *décret* vom 7. 1. 1959 tut, d. h. daß i. S. des Art. 4 die gelegentlich des Verkehrs aus Unfall, Brand oder Explosion und aus dem Herabfallen von Gegenständen entstehenden Schäden darunter fallen<sup>18</sup>. Gleichwohl ist immer die exakte Ursache des Schadens festzustellen, da eben diese Ursache u. U. nicht mehr das Kraftfahrzeug ist, wenn dieses lediglich als Zwischenstation dient. So wird von Lemaistre<sup>19</sup> als Beispiel erwähnt, daß der Brand eines Hauses zur Explosion eines Kraftfahrzeugs führt, das vor diesem hält, und dadurch Passanten verletzt werden. Diese Ausdehnung rechtfertigt sich daraus, daß die Regelung der Pflichtversicherung eine Angleichung der Vorschriften über den fonds de garantie mit sich brachte. Das Merkmal „im Ver-

11 Vgl. dazu *Instruction*, S. 271 ff. und den Sonderdruck der Druckerei des *Journal officiel*, fonds de garantie automobile, Paris 1959, Nr. 1135.

12 J. O. vom 1. 1. 1952. Es überrascht zunächst, daß die Regelung in einem solchen Gesetz enthalten ist. Diese Taktik mußte die Regierung verfolgen, um endlich das Parlament zur Behandlung der Gesetzesvorlage zu zwingen. Vgl. Claeys, S. 49, Fn 20.

13 J. O. vom 9. 1. 1959.

14 J. O. vom 3. 7. 1952.

15 J. O. vom 31. 12. 1957 bzw. vom 27. 3. 1959 mit *rectificativ* vom 8. 4. 1959.

16 Vgl. an deutschsprachigen Darstellungen über den fonds de garantie vor allem Sievers, Schutz des Dritten, S. 386 ff., Heimbücher, S. 640 ff. u. Bott, S. 113 ff.

17 „... accidents... causés par des véhicules... circulant sur le sol.“

18 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt G III.

19 Lemaistre, S. 45 f.

kehr“ legte Marty<sup>20</sup> zu einer Zeit, als die Pflichtversicherung noch nicht bestand, schon so aus, wie es später dort festgesetzt wurde<sup>21</sup>. Er erstreckte nämlich die Deckung des fonds auch auf Unfälle auf privaten Straßen und Plätzen. Ebenso wohl auch Meurisse<sup>22</sup>, der zwar ganz allgemein zunächst davon spricht, daß ein haltendes Fahrzeug nicht mehr im Verkehr sei. Er verdeutlicht aber durch ein Beispiel, welche Situationen er damit anspricht: Auch nach der Regelung zur Pflichtversicherung ist beim Brand des Motors in der Garage infolge eines Probelaufes ein Unfall im Verkehr nicht gegeben<sup>23</sup>.

2. Der Art. 15 des Gesetzes vom 31. 12. 1951 wurde bei der Einführung der Pflichtversicherung angeglichen. Er erfaßt also ebenfalls die Unfälle aller Landkraftfahrzeuge, der Anhänger und Auflieger dieser Fahrzeuge unter Ausschluß der Eisen- und Straßenbahnen. Diese Definition stimmt mit der überein, die die Pflichtversicherung gibt<sup>24</sup>.

Aus dieser Definition ergibt sich schon als Umkehrschluß, daß der fonds de garantie nicht aufkommt für Unfälle, die von Nichtkraftfahrzeugen wie Fahrrädern, Handwagen, Pferdewagen oder Fußgängern verursacht werden.

Ausdrücklich sind auch hier die schienengebundenen Fahrzeuge ausgeschlossen. Dabei werden die Trolleybusse allgemein nicht als schienengebunden angesehen, obgleich sie an die Oberleitung gebunden sind<sup>25</sup>. Als Kuriosum wäre noch der durch Flugzeuge verursachte Schaden zu erörtern, soweit sie sich mit Motorkraft auf der Straße (oder auch auf einem Flugplatz) bewegen und ähnliche Fälle. Nach Marty<sup>26</sup> müßte in solchen Situationen der fonds eingreifen, da insofern die Voraussetzung Landkraftfahrzeug gegeben sei. Da sie jedoch nicht zur Finanzierung des fonds herangezogen werden, können ihre Opfer auch nicht von seinen Leistungen profitieren.

3. Der Art. 2 des décret vom 30. 6. 1952, der die zeitlichen und örtlichen Umstände eines anspruchsgrundenden Unfalls festlegt, erstreckte die Garantie ursprünglich nur auf das französische Mutterland. Später wurde jedoch das Anwendungsgebiet erweitert.

20 Marty, S. 58 ff.

21 Vgl. o. 1. Teil, 4. Abschnitt C II c.

22 Meurisse, *Le fonds de garantie*.

23 Vgl. o. aaO.

24 Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 1003, Fn 1 bis.

25 Tribunal de commerce de St. Etienne vom 22. 9. 1942, Gaz. Pal. 1943. 1. 19; Lemaistre, S. 23; Marty, S. 57.

26 Marty, S. 57.

a) Der erwähnte Art. 2 bestimmt, daß Unfälle, die sich nach der Verkündung des genannten décret ereignen, von der Regelung des fonds erfaßt werden. Die Regelung trat nach ihrer Verkündung im Journal officiel am 4. 7. 1952 in Kraft.

Davon gibt es jedoch zwei Ausnahmen: Einmal greift nach Art. 37 des Gesetzes vom 31. 12. 1953<sup>27</sup> die Garantie ein, wenn ein Unfall sich innerhalb eines Jahres vor Inkrafttreten der Regelung über den fonds de garantie ereignete und der Verletzte sowohl innerhalb dieses Zeitraumes nicht wieder hergestellt, als auch eine Invalidität von mindestens 50 % entstanden ist. Zum anderen findet die Regelung nach § 38 auf nach dem 31. 12. 1951 in Liquidation gegangene Versicherungsgesellschaften Anwendung. Nach Art. 30 des Gesetzes vom 3. 4. 1955<sup>28</sup> zahlt der fonds 70 % des Ausfalls. Diese Zahlung ist von der Zahlungsfähigkeit des Schädigers unabhängig.

b) An Erweiterungen des örtlichen Anwendungsbereiches ist einmal Art. 20 des Gesetzes vom 31. 12. 1953<sup>29</sup> zu nennen, der die Erweiterung auf Algerien brachte, wobei nach dem décret vom 15. 4. 1954<sup>30</sup> nur Unfälle einbezogen werden, die sich nach dem 30. 4. 1954 ereigneten.

Daneben sah schon Art. 22 des décret vom 30. 6. 1952 eine Verordnung vor, die die Anwendung der Vorschriften über den fonds auf die überseeischen Gebiete regeln sollte. Am 28. 11. 1962 wurde ein décret erlassen<sup>31</sup>, dessen Art. 7 die überseeischen Departements<sup>32</sup> vom 1. 1. 1963 an in die Regelungen einbezieht.

c) Da die 1959 im Zusammenhang mit der Pflichtversicherung eingeführten neuen Vorschriften über den fonds de garantie weitgehend Prozeß- und Formbestimmungen sind, werden sie unmittelbar auch auf zurückliegende Fälle angewandt. Es sind jedoch auch materiell-rechtliche Vorschriften geändert worden, wie z. B. die Ausdehnung der Leistung auf gewisse Verwandte und die Zahlung bei gewissen Störungen des Versicherungsvertrages durch den Versicherer. Die Pflichtversicherungsvorschriften treten nach Art. 13 des Gesetzes vom 28. 2. 1958 am 1. April 1959 in Kraft. Werden davorliegende Unfälle von der Neuregelung erfaßt? Nach Art. 50 des Gesetzes vom 13. 7. 1930 wird abgestellt auf den Zeitpunkt der Geltendmachung des Anspruchs durch den Dritten. Dasselbe muß auch für die Vorschriften über den fonds de garantie gelten. Die neuen Vor-

27 J. O. vom 4. und 5. 1. 1954.

28 J. O. vom 4. 4. 1955.

29 J. O. vom 4./5. 1. 1954.

30 J. O. vom 21. 4. 1954.

31 J. O. vom 29. 12. 1962.

32 Guadeloupe, Guyana, Martinique und Réunion.

schriften gelten also für Unfälle, die das Opfer nach dem 31. 3. 1959 beim fonds geltend machte<sup>33</sup>.

## II. Die in der Person der Ersatzberechtigten erforderlichen Voraussetzungen

1. Sowohl Art. 15 des Gesetzes wie Art. 2 des décret sprechen von den *victimes ou leurs ayants-droit* als den möglicherweise Berechtigten. Soweit der unmittelbar aus einem Unfall Geschädigte Rechte erwirbt, ergeben sich in diesem Zusammenhang keine Schwierigkeiten. Anders ist es jedoch mit dem Drittschaden (*dommage par ricochet*) und dem durch die Erben geltend gemachten Anspruch. Man unterscheidet weiter nach materiellem und immateriellem Schaden.

a) Das Problem des Ersatzes des Drittschadens stellt sich sowohl beim tödlichen Unfall als auch dann, wenn das Opfer überlebt.

aa) Im französischen Recht wird grundsätzlich für die durch den Tod eines nahestehenden Menschen erlittene seelische Beeinträchtigung ein Schmerzensgeld gewährt. Soweit es sich um Verwandte in gerader Linie oder Ehegatten handelt, wird ein natürlicher und tiefer Schmerz vermutet, während Verwandte in der Seitenlinie dafür Beweis antreten müssen.

Esmein<sup>34</sup> verneint zwar, daß der fonds verpflichtet sei, allgemein Immaterialschaden der genannten Personen zu ersetzen. Die Regelung wolle nur die in der Person des Unfallopfers entstandenen Schäden ersetzen. Außerdem habe das Gesetz die Tendenz, die Belastung des fonds möglichst zu verringern; das werde schon durch die Beschränkung auf Körperschäden erwiesen.

Diese Auffassung findet jedoch im Text keine Stütze, wo die *ayants-droit* gleichberechtigt mit den *victimes* genannt werden. Demgemäß haben sich auch die Rechtsprechung und der fonds selbst verhalten<sup>35</sup>. Schließlich röhrt die Auffassung von Esmein daher, daß er ganz allgemein davon ausgeht, daß Schmerzen Ansprüche höchstpersönlicher Natur begründen. Er lehnt deshalb schon den Anspruch als solchen gegen den Schädiger ab<sup>36</sup>, soweit

33 Ebenso Meurisse, *Le fonds de garantie*.

34 Esmein, *Le rôle*, S. 87 f.; auch Chouvy, S. 96 meint, daß es nicht Aufgabe eines Garantiefonds sein sollte.

35 Vgl. Lemaistre, S. 34; Besson, *Les débuts*; den Unterschied zwischen den Rechtsnachfolgern (*ayants-cause*) und den unmittelbar Berechtigten brachte man bei dem Tatbestandsmerkmal der französischen Staatsbürgerschaft zur Geltung.

36 Vgl. Esmein, *Droit civil*, S. 412, Fn 16.

er von jemand geltend gemacht wird, der den Schmerz nicht persönlich erlitten hat.

bb) Der materielle Drittschaden wird entsprechend den Ansprüchen aus dem allgemeinen Recht unbestrittenmaßen ersetzt<sup>37</sup>. Die Berechtigten können also den Schaden verlangen, der aus der Verletzung eines erworbenen Rechts entstanden ist<sup>38</sup>. Damit werden die bloßen Erwartungen ausgeschlossen.

Daneben darf dieses Recht nicht *d'une situation illicite ou immorale* entstammen. Damit hat man insbesondere Ansprüche der Konkubine beim Tode ihres Liebhabers ausgeschlossen. Nicht jedoch diejenigen eines aus einem Ehebruch stammenden Kindes, selbst wenn dessen Abstammung nicht *explicite* festgestellt wurde.

Schließlich wird teilweise verlangt, daß es sich um ein aufgrund Gesetzes erworbenes Recht handeln müsse (*droit légitime juridiquement protégé*). Diese Voraussetzung kann jedoch jedenfalls nicht mehr dazu führen, die Rechte der noch nicht anerkannten unehelichen Kinder oder der aus Ehebruch oder Inzest stammenden zu zerstören.

cc) Überlebt das Opfer den Unfall, stirbt aber dann, so führt der Tod zunächst zu denselben Ansprüchen wie bei einem tödlichen Unfall. Dann treten aber noch die mit dem Überleben verbundenen Schäden hinzu. Um den materiellen Schaden gibt es keinen Streit (Verdienstausfall, Arzt- und Heilungskosten). Aber auch den vom Opfer vor seinem Tode erlittenen Schmerz kann der Erbe geltend machen<sup>39</sup> und dieser Schaden muß möglicherweise vom fonds ersetzt werden.

dd) Überlebt das Opfer den Unfall, so hat die Rechtsprechung zugelassen, daß die dauernde Schädigung eines nahen Verwandten zu einem Schmerzensgeldanspruch führen kann, jedoch ist dann in jedem Fall Tiefe und Heftigkeit des Schmerzes nachzuweisen.

b) Der von den Erben geltend gemachte, auf sie übergegangene materielle Schaden wird ohne weiteres ersetzt. Beim Immaterialschaden hat die Rechtsprechung zunächst gezögert, ob es sich nicht um höchstpersönliche Ansprüche handelt. Dies wird heute eindeutig abgelehnt.

c) Ein Gesetz vom 31. 12. 1957 unterstellte die gesamten Streitigkeiten aus Unfällen von Kraftfahrzeugen der ordentlichen Gerichtsbarkeit. Selbst in Fällen, in denen der Staat oder öffentliche Körperschaften beteiligt sind, entscheiden nicht mehr die Verwaltungs-

37 Vgl. dazu insgesamt Mazeaud-Tunc, Bd. 1, S. 342 ff.

38 Porter atteinte à un droit acquis führt zum Schadenersatzanspruch.

39 Cass. civ. vom 18. 1. 1943, J. C. P. 1943. II. 2203.

gerichte. Damit wird der Immaterialschaden durchgehend ersetzt<sup>40</sup>  
d) Verursachen mehrere gemeinsam einen Verkehrsunfall, so haften sie als Gesamtschuldner. Zahlt einer von ihnen für die anderen, dann wird er in die Rechte des bisherigen Gläubigers eingesetzt  
An sich müßte er damit im Falle der Zahlungsunfähigkeit der anderen Gesamtschuldner einen Anspruch gegen den fonds de garantie haben. Dies ist jedoch nicht der Fall. Nach dem Wortlaut des Art. 15 des Gesetzes und des Art. 2 des décret können nur das Opfer und die sonst Berechtigten Ansprüche gegen den fonds geltend machen. Besser ist die Ablehnung aber mit dem subsidiären Charakter des fonds de garantie zu begründen<sup>41</sup>.

2. Art. 8 Ziff. 1 des décret bestimmt, daß der Geschädigte, um einen Anspruch gegen den fonds de garantie erheben zu können, entweder Franzose sein oder seinen Wohnsitz in Frankreich oder der Communauté haben oder Bürger eines Staates sein muß, der mit Frankreich ein Gegenseitigkeitsabkommen geschlossen hat.

- a) Für die Voraussetzungen der französischen Staatsangehörigkeit sei auf den Code de la nationalité vom 19. 10. 1945<sup>42</sup> verwiesen.
- b) Eine Person hat ihren Wohnsitz in Frankreich oder der Communauté i. S. der Vorschrift, wenn ihre Niederlassung dort den Charakter einer gewissen Dauerhaftigkeit hat<sup>43</sup>. Dadurch wird der gewöhnliche Tourist ebenso von der Regelung ausgenommen wie der Grenzgänger, der zur Arbeit nach Frankreich geht<sup>44</sup>. Frankreich umfaßt gegenwärtig das Mutterland und die oben genannten überseeischen Departements<sup>45</sup>. Die Communauté ist die aufgrund des Titels XII der Verfassung vom 4. 10. 1958 entstandene Staatengemeinschaft<sup>46</sup>.
- c) Für die Berechtigung eines Ausländer genügt nicht eine tatsächliche Gegenseitigkeit; Art. 8 des décret vom 30. 6. 1952 verlangt den Abschluß eines Abkommens. Solche Abkommen wurden geschlossen mit Belgien, der Schweiz und Luxemburg<sup>47</sup>.
- d) Ein Ausländer kann indes auch als *ayant-droit* einen Anspruch gegen den fonds de garantie haben. In diesem Falle ist zu unterscheiden: Macht eine Person, die die Voraussetzung der französi-

40 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt A II 1 a aa.

41 Vgl. u. 2. Teil, 1. Abschnitt A II 4.

42 J. O. vom 20. 11. 1945.

43 Bédour, S. 627.

44 Lemaistre, S. 38 f.

45 Vgl. o. 2. Teil 1. Abschnitt A I 3 b Fn.

46 Die durch Verträge der Communauté angehörigen Staaten sind nach dem Stande von 1963 in Rép. publ. vo Communauté aufgeführt.

47 Avis, J. O. vom 22. 1. 1959, vgl. auch PIA, VW 1959, S. 237.

schen Staatsangehörigkeit selbst nicht erfüllt, einen Schaden als Rechtsnachfolger (z. B. Erbe) geltend, so dringt sie mit ihrem Anspruch durch. Macht sie dagegen einen in eigener Person entstandenen Schaden (Drittschaden) geltend, muß sie die Voraussetzungen der Nationalität selbst erfüllen. Wohnte ein tödlich verunglückter Spanier also beispielsweise in Frankreich, so können seine Erben den Anspruch aus einer vor dem Tod erforderlichen Pflege als Rechtsnachfolger geltend machen, nicht dagegen seine Ehefrau den in ihrer Person entstandenen immateriellen Schaden aus dem Tode des Ehemannes<sup>48</sup>.

e) Das Ergebnis hieraus ist, daß der Ausländer in Frankreich grundsätzlich keinen Schutz i. S. der Regelung des fonds de garantie genießt. Der Beitrag, den der Ausländer an der Grenze entrichten muß bzw. die grüne Karte schützen nicht ihn, sondern nur die französischen Verkehrsteilnehmer. In diesem Beitrag ist also kein Anteil enthalten, um auch Leistungen des fonds für den Ausländer zu ermöglichen<sup>49</sup>. Der einzige Weg führt über die Gegenseitigkeitsabkommen.

3. Art. 15 des Gesetzes und Art. 2 des décret bestimmen, daß das Opfer oder die sonst Berechtigten den fonds de garantie nur in Fällen von Körperschaden in Anspruch nehmen können. Nach einem Urteil der Cour de Cassation<sup>50</sup> ist er verpflichtet, alle Schäden, die Folge eines *accident corporel* sind, zu ersetzen. Man kann den Tatbestand *accident corporel* als haftungsbegründende Norm bezeichnen.

Dazu zählen regelmäßig die Heilungskosten, die Invalidität und das Schmerzensgeld<sup>51</sup>. Weiter fällt darunter auch ein Schaden, der die Gesundheit beeinträchtigt und lediglich durch den Schreck ohne Kontakt des Fahrzeugs mit dem Geschädigten verursacht wird<sup>52</sup>. Die Kosten eines Prozesses, der wegen des Körperschadens angestrengt wird, werden ebenfalls ersetzt, jedoch mit der allgemeingültigen Beschränkung, daß die Kosten des *avocat* auch von der obsiegenden Partei nicht abgewälzt werden können. Auch die angemessenen Kosten der Beerdigung werden ersetzt. Damit haben wir aber schon das Gebiet der Schäden der sonst Berechtigten erreicht<sup>53</sup>.

48 Réponse, R. G. A. T. 1960, S. 129 f.

49 Vgl. u. 2. Teil 1. Abschnitt D II 2.

50 Cass. crim. vom 13. 1. 1960, R. G. A. T. 1960, S. 345 ff.

51 Tribunal civil de Vesoul vom 16. 6. 1953, R. G. A. T. 1953, S. 441.

52 Esmein, Le rôle, S. 87 ff.

53 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt A II 1 a.

Die Beschränkung auf Unfälle mit Körperschäden bringt einige rechtliche Probleme mit sich<sup>54</sup>. Kommt ein Anspruch gegen den fonds in Frage, so sind die Gerichte gezwungen, den Schaden aufzugliedern. Es ist also im Interesse aller geboten, auf eine Aufgliederung in Körper- und Sachschäden hinzuwirken. Falls sie fehlt, ist nach Ansicht Martys<sup>55</sup> eine interpretierende Entscheidung des schon befaßten Gerichtes möglich. Dies muß schon aus praktischen Gründen als richtig gelten.

Eine materiell bedeutungsvolle Frage ergibt sich, wenn bei Unfällen mit Sach- und Körperschäden der Schädiger nur teilweise zahlungsfähig ist, bzw. die Versicherungssumme nicht ausreicht und der Schädiger nicht zahlungsfähig ist. Ist der verfügbare Betrag zunächst auf den Sachschäden anzurechnen, so daß dann der fonds den gesamten Ausfall zu tragen hätte, oder muß man den fonds de garantie begünstigen, indem man die vorhandene Summe proportional auf Sach- und Körperschäden aufteilt. Zwar würde eine Aufteilung dem Sinn der Regelung über den fonds de garantie besser entsprechen, da man für Sachschäden leer ausgehen soll. Jedoch sprechen die Einfachheit und auch soziale Gründe für die dem Geschädigten günstigere Lösung<sup>56</sup>.

4. Aus der Subsidiarität des fonds de garantie ergeben sich wichtige Einschränkungen der Ansprüche des Verkehrsopfers. Ein umfassender Begriff der Subsidiarität würde eigentlich zumindest auch die Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen und das Versagen des Versicherungsschutzes umfassen. So ist die Subsidiarität auch bei Mazeaud-Tunc<sup>57</sup> definiert. Da jedoch diese Voraussetzungen der Garantie sonst regelmäßig nicht unter diesem Begriff abgehandelt werden, wird hier ebenfalls der engere Begriff der Subsidiarität zugrundegelegt, wie er im Art. 8 Ziff. 2 des décret enthalten ist.

Der Unfall darf nicht zu einem irgendwie gearteten anderen Entschädigungsanspruch führen. Soweit ein solcher vorliegt, kann der fonds de garantie nicht in Anspruch genommen werden; wenn also eine teilweise Entschädigung erfolgt, übernimmt der fonds den Rest.

Vollständige anderweitige Entschädigung ist selten. Besson<sup>58</sup> erwähnt die Fälle, in denen der Staat das Opfer entschädigt, z.B.

54 Vgl. dazu Besson, *Les débuts* und Esmein, aaO.

55 Marty, S. 55.

56 Ebenso Lemaistre, S. 44 f.

57 Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 1007.

58 Besson, *Le fonds de garantie*.

Opfer unter der Zivilbevölkerung während des Krieges oder im Zuge eines Aufruhrs oder Aufstandes<sup>59</sup>.

Unter den zahlreichen Möglichkeiten einer teilweisen Entschädigung sollen die wichtigsten kurz dargestellt werden: Aus den Beispielen wird sich dann eine allgemeine Abgrenzung für den Begriff der anderweitigen Entschädigung ergeben:

- a) Hat der Ersatzberechtigte eine Versicherung für sich selbst abgeschlossen, so hängt der Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den fonds von dem Charakter der Versicherung ab. Die Versicherungssumme stellt im Falle einer Unfall- oder Lebensversicherung keinen Schadenersatz dar<sup>60</sup>. Da wegen der Beschränkung der Leistungen des fonds auf Körperschäden die Sachversicherungen außer Betracht bleiben, ist dem nur die Haftpflichtversicherung, insbesondere natürlich die Kraftfahrzeughhaftpflichtversicherung entgegenzustellen.
- b) Der Ersatzberechtigte hat weiter häufig Rechte gegen die Sécurité sociale. Der Gesetzgeber selbst hat in den die Sécurité sociale regelnden Gesetzen den Charakter der Leistungen als Entschädigung des Opfers festgelegt<sup>61</sup>. Daraus folgt, daß der fonds de garantie nicht eingreift, da die Leistungen der Sécurité sociale als anderweitige Entschädigung i. S. des Art. 8 Ziff. 2 des décret angesehen werden<sup>62</sup>.
- c) Umstritten war zunächst die Invalidenrente, die der Staat aufgrund eines Unfalls eines Beamten oder Soldaten im Dienst bezahlt. Der Charakter dieser Renten als Entschädigung des Opfers ergibt sich jedoch aus dem diese Renten regelnden décret vom 23. 5. 1951<sup>63</sup>, wonach der Staat in die Rechte des Geschädigten gegen den Dritten eingesetzt wird, soweit er den ersten entshädiigt. Keine Frage ist dagegen, daß eine normale Altersrente oder -pension die Inanspruchnahme des fonds nicht ausschließt. Dagegen

59 Über die Einzelheiten siehe Marty, S. 95 ff.

60 Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 1007; ebenso Besson, *Le fonds de garantie: ... le caractère non indemnitaire des assurances contre les accidents corporels*. Anders Meurisse, *Le fonds de garantie des accidents*, S. 59 ohne weitere Begründung.

61 Grundlegender Text: ordonnance vom 19. 10. 1945, für die Arbeiterunfallversicherung Gesetz vom 30. 10. 1946, J. O. vom 20. 10. 1945 bzw. 31. 10. 1946.

62 Tribunal correctionnel de Vesoul vom 11. 6. 1953, D. 1953.6753 und Tribunal de grande instance de Fontainebleau vom 31. 1. 1962, R. G. A. T. 1963, S. 81 ff.

63 J. O. vom 24. 5. 1951.

wohl die Invalidenrente selbst eines in einem privaten Betrieb Beschäftigten<sup>64</sup>.

d) Schon aus diesen Beispielen ist das den Unterscheidungen zugrundeliegende Prinzip des Art. 8 Abs. 2 des décret zu erkennen. Soweit der Unfall im allgemeinen Schadenersatzrecht eine Kumulierung herbeiführt, greift die Subsidiarität des fonds de garantie nicht ein, soweit dagegen eine Anrechnung erfolgt, kann der fonds nicht in Anspruch genommen werden<sup>65</sup>. Als Folge hieraus ist der Übergang des Anspruchs anzusehen, d. h. soweit eine Anrechnung der Leistung eines Dritten auf den Schadenersatz erfolgt, geht insoweit der Anspruch des Geschädigten gegen den Schädiger auf diesen Dritten über, da diese Anrechnung nicht den Schädiger begünstigen soll<sup>66</sup>.

Wenn die Kumulierung der Ansprüche nicht statthat, der das Opfer entschädigende Dritte also in die Rechte des Ersatzberechtigten insoweit eingesetzt wird, ergibt sich die Frage, ob nunmehr im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Schädigers der Dritte Ansprüche gegen den fonds hat. Dies ist eben aufgrund der Subsidiarität des fonds eindeutig abgelehnt, er tritt also nur für das Opfer selbst, nicht aber für irgendwelche Dritte — insbesondere die Sécurité sociale ein<sup>67</sup>.

e) Die Subsidiarität gibt daneben noch einige Einzelprobleme auf.

aa) Der Ersatzberechtigte kann die anderweitige Ersatzmöglichkeit verlieren. In diesem Zusammenhang ergibt sich das Problem, ob der fonds de garantie von einem Ersatzberechtigten in Anspruch genommen werden kann, der seine Ansprüche gegen den Dritten, insbesondere die Sécurité sociale hat verjähren lassen. Es gibt widersprüchliche Entscheidungen. Die Verjährung aufgrund mangelnder Sorgfalt des Ersatzberechtigten führt nach einer Entscheidung der Cour d'Appel von Paris<sup>68</sup> zum Verlust der Ansprüche gegen den fonds<sup>69</sup>. Seine subsidiare Rolle, nach der er lediglich

64 Bédour, S. 728.

65 Denselben Gedanken drückt Sumien, Le rôle, S. 88 aus: „L'indemnité à verser par le fonds de garantie remplace l'indemnité de responsabilité civile“. Das bedeutet, was nicht als indemnité de responsabilité civile anzusehen ist, wird auch nicht als indemnisation à un autre titre nach Art. 8 Ziff. 2 décret angesehen, d. h. schließt die Leistung des fonds nicht aus.

66 So regelmäßig die Sondergesetzgebungen.

67 Nachweise bei Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 1007 Fn 6; Neuere Entscheidungen Bilan, S. 15 und Besson, Le fonds de garantie.

68 Cour d'Appel de Paris vom 3. 10. 1960, Gaz. Pal. 1961. 1. 381.

69 A.A. Tribunal correctionnel de la Seine vom 27. 1. 1960, Gaz. Pal. 1960. 1.295.

den Schutz des Ersatzberechtigten vor der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen als Aufgabe hat, erfordert, daß die Verjährung aufgrund einer solchen Nachlässigkeit des Ersatzberechtigten zum Verlust der Forderung führt<sup>70</sup>.

bb) Ein weiteres Problem ergibt sich aus der Frage, wie weit man gehen muß, damit alle anderweitigen Möglichkeiten einer Entschädigung des Ersatzberechtigten ausgeschöpft sind, was also der Begriff *à un autre titre* besagt.

Hierher gehören folgende Fälle:

(1) Mehrere haben den Schaden gemeinsam verursacht.

(2) Ein Beamter hat den Schaden persönlich verschuldet, sein Verhalten stellt gleichzeitig eine faute de service (Amtsvergehen, Dienstvergehen) dar.

(3) Ein Unfall wird durch ein Mitglied eines der NATO angehörenden Truppenkontingentes verursacht.

Die Nummer zwei kann nunmehr ausgeschlossen werden, da durch ein Gesetz vom 31. 12. 1957<sup>71</sup> die Haftung der juristischen Person des öffentlichen Rechts an die Stelle derjenigen ihres Angestellten getreten ist, sofern es sich um Schäden aus Verkehrsunfällen handelt.

(1) Hat das Opfer einen Titel gegen einen von mehreren Schädigern erlangt, und erweist sich dieser als zahlungsunfähig, so erhebt sich die Frage, ob nun vor der Inanspruchnahme des fonds de garantie zunächst auch die anderen Schädiger belangt werden müssen. Meurisse<sup>72</sup> verneint dies mit der Begründung, daß der eine Gesamtschuldner eben für die gesamte Forderung hafte, und daß somit die anderen nicht *à un autre titre* haftbar gemacht werden könnten, sondern es sich um denselben Anspruch handle. Diese formale Begründung ist noch zu ergänzen durch den Hinweis auf die praktischen Schwierigkeiten, die für den Ersatzberechtigten bei einer anderen Entscheidung entstehen würden.

70 Ebenso Meurisse, *Dix années*. Ließ sich ein Unfallgeschädigter von Anfang an nicht bei der Sécurité sociale einschreiben, so muß im Falle eines den Anspruch gegen den fonds begründeten Schadens eine höhere Entschädigung bezahlt werden, da ja die Sécurité sociale eben keinen Rückgriff hat. Der fonds de garantie muß in diesem Fall die Leistung verweigern können, da *faute de la victime et corrélativement, relation causale entre la faute et le dommage en résultant pour le fonds* vorliegen. Vgl. dazu Meurisse, *Dix années*, R. G. A. T. 1963, S. 444; dort auch Nachweise zur Rechtsprechung.

71 J. O. vom 5. 1. 1958.

72 Meurisse, *Dix années*. A. A. Jean Mazeaud, note zu Cass. civ. vom 22. 1. 1963, J. C. P. 1963 II. 13087 und Cour d'Appel de Paris vom 27. 6. 1957, Gaz. Pal. 1958. 1. 111.

Schließlich kann der fonds im Endergebnis nichts verlieren, da er entweder den übergegangenen Anspruch bei einem der anderen Schuldner verwirklichen kann, oder aber — im Falle der Zahlungsunfähigkeit aller — sowieso bezahlen müssen.

(3) Nach § 2 des Art. VIII des Londoner Abkommens vom 19. 6. 1951, bekanntgemacht durch décret vom 11. 10. 1952<sup>73</sup> ist für den Fall, daß ein Schaden durch ein Mitglied der NATO-Truppenkontingente im Ausland nicht in Ausübung seines Dienstes verursacht wird, vorgesehen, daß das Herkunftsland eine freiwillige Entschädigung bezahlt, deren Höhe von diesem Lande bestimmt wird. Auch hier die Frage, muß sich der Ersatzberechtigte vom fonds de garantie auf diese Möglichkeit verweisen lassen. In der Literatur gehen die Meinungen auseinander. Das Hauptbedenken, nämlich daß dann das Opfer möglicherweise sowohl vom fonds als auch vom Herkunftsland entschädigt wird, zieht nicht durch, da der fonds bei vorheriger Zahlung nicht mehr eintreten, auf der anderen Seite das Herkunftsland von seiner Zahlung benachrichtigen wird. Außerdem ist rein formal eine freiwillige Zahlung ohne Rechtsanspruch eben nicht ein *titre*, ein Rechtsanspruch. Nach anfänglichem Schwanken hat sich auch die Rechtsprechung in diesem Sinne entschieden<sup>74</sup>.

cc) Aus dem Begriff der Subsidiarität wird schließlich auch abgeleitet, daß der fonds de garantie nicht zur Zahlung von Zinsen und Nebenkosten verpflichtet ist. Die Vorschriften über den fonds sind restriktiv auszulegen. Insbesondere zahlt der fonds nicht die Zinsen aus dem Verzug des Schädigers<sup>75</sup>.

5. Gewisse Personen werden von der Garantie des fonds überhaupt ausgeschlossen. Die Ausschlüsse von den Leistungen des fonds de garantie sind im Art. 3 des décret enthalten. Zunächst werden der Eigentümer, der Fahrer und überhaupt alle Personen ausgeschlossen, die im Augenblick des Unfalls Halter des Fahrzeugs sind. Dies entspricht den Ausschlüssen in der Haftpflichtversicherung. Es ist lediglich der Versicherungsnehmer nicht erwähnt<sup>76</sup>.

Wenn sie im Fahrzeug befördert werden, sind die Ehegatten, die Verwandten aufsteigender Linie und die Abkömmlinge der eben

73 J. O. vom 21. 10. 1952.

74 Cour d'Appel de Nancy vom 20. 6. 1962, R. G. A. T. 1963, S. 78 ff. Cass. civ. vom 6. 1. 1965, Gaz. Pal. 1965, I. 253.

75 Meurisse, R. G. A. T. 1963, Dix années und Réponse R. G. A. T. 1960, S. 130 f. Geht man von der Funktion der Verzugszinsen als pauschalem Ersatz des dem Gläubiger durch ihn entstehenden Schadens aus, so lassen sich diese Entscheidungen nicht halten.

76 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt A I.

genannten Personen ausgeschlossen, soweit diese für den Unfall verantwortlich sind. Der Ausschluß entspricht genau dem des Haftpflichtversicherungsrechts<sup>77</sup>.

Daneben sind, ebenfalls soweit befördert, die gesetzlichen Vertreter der juristischen Person ausgeschlossen, der das Fahrzeug gehört. Auch hier liegt wieder eine Entsprechung zum Haftpflichtversicherungsrecht vor<sup>78</sup>.

Bei gestohlenem Fahrzeug sind auch die Teilnehmer und beförderte Personen ausgeschlossen, wenn sie nicht ihren guten Glauben nachweisen können.

Alle diese Geschädigten können aber die Garantie des fonds in Anspruch nehmen, wenn und soweit ein Unfall, durch einen anderen verursacht, dessen Verantwortung zur Entstehung bringt<sup>79</sup>.

### *III. Die in der Person des Ersatzpflichtigen erforderlichen Voraussetzungen*

1. Erste Voraussetzung ist nach Art. 8 Ziff. 2 des décret, daß der Unfall einen Ersatzanspruch im Rahmen des französischen Haftungsrechts gewährt. Obwohl an sich von *dans les termes de la législation française* gesprochen wird, herrscht Einigkeit darüber, daß damit auch die Rechtsprechung erfaßt sein soll, d. h. eben das gesamte gegenwärtige und zukünftige Haftungsrecht.

Es handelt sich dabei in groben Zügen um drei Teile:

- (1) Die Verschuldenshaftung nach Art. 1382 und 1383 Code civil.
- (2) Die Tatbestände der Sachhalterhaftung und die Verantwortlichkeit für Dritte nach Art. 1384 Code civil.
- (3) Die vertragliche Haftung, insbesondere die Haftung im Falle einer entgeltlichen Beförderung<sup>80</sup>.

77 Vgl. o. aaO.

78 Vgl. o. aaO.

79 Art. 3 am Ende. Diese Ausdehnung des Schutzes des fonds de garantie war ursprünglich fraglich, da diese Personen das Risiko mitschaffen, das durch den fonds abgewendet werden soll. Dies wurde insbesondere für ein zukünftiges Sonderrecht der Haftpflicht des Kraftfahrers ventiliert (vgl. Picard, Pour une loi, S. 50). Schon Fortin-Tunc, S. 99 lehnt die Benachteiligung der Kraftfahrer für den fonds de garantie ab. Die Rechtfertigung des Schutzes auch der Kraftfahrer ergibt sich schon aus der Art der Finanzierung des fonds (vgl. u. 2. Teil 1. Abschnitt D).

80 Nach Sumien, *Le fonds de garantie*, Gaz. Pal. 1952. 2, S. 10 ergibt sich der Einschluß auch der vertraglichen Haftung aus der vorbehaltlosen Verwendung des Wortes *responsabilité civile*, das sowohl die vertragliche wie die deliktische Haftung umfasse.

Es liegt auf der Hand, daß es für den fonds de garantie von großer Bedeutung ist, wie weit diese Haftung reicht, und welche Personen erfaßt werden. Trotzdem würde es den Rahmen der Arbeit sprengen, wenn das allgemeine Haftungsrecht auch nur in seinen Grundzügen dargestellt würde. Ich beschränke mich deshalb auf die obige Darstellung des speziellen Rechts der Sachhalterhaftung und einige zusätzliche Bemerkungen.

Der fonds de garantie hat für das Handeln eines Geisteskranken grundsätzlich nicht einzustehen, da nach französischem Recht nicht einmal eine dem § 829 BGB entsprechende Billigkeitshaftung besteht. Allerdings darf man dabei nicht vergessen, daß sehr häufig Dritte für das Verhalten des Unzurechnungsfähigen aufzukommen haben oder dieser selbst im Falle der *actio libera in causa*.

Im gleichen Art. 1384, in dem die Sachhalterhaftpflicht gefunden wurde, ist die Haftung für dritte Personen geregelt, deren limitative Aufzählung in den folgenden Absätzen enthalten ist

Die Haftung Dritter kann als eine Abweichung vom Schuldprinzip angesehen werden, was für den fonds de garantie bedeutsam ist, da dann ohne Schwierigkeiten ein weiterer Haftpflichtiger gefunden wird, der vielleicht zahlungsfähig ist.

Dabei ist zwischen der Haftung der Eltern und des Handwerkers für Kinder bzw. Lehrlinge, des Lehrers für seine Schüler und des Geschäftsherrn für den Verrichtungsgehilfen zu unterscheiden.

Die Haftung des Lehrers ist seit 1937 dem allgemeinen Recht unterstellt.

Im Hinblick auf Eltern und Lehrherrn ist lediglich die Beweislast umgekehrt. Sobald diese nachweisen, daß sie kein Verschulden trifft (ordentliche Erziehung, genügende Überwachung), sind sie von der Haftung befreit.

Dagegen kann sich der Geschäftsherr nicht durch den einfachen Beweis mangelnden Verschuldens befreien. Es bleiben ihm nur — da das Verschulden unwiderleglich vermutet wird — die auch bei der Haftung ohne Verschulden gegebenen Entlastungsgründe, d. h. der Nachweis einer *cause étrangère*.

2. Als zweite Voraussetzung verlangt Art. 8 Ziff. 2 des décret die vollständige oder teilweise Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen oder eventuell seines Versicherers nach Festlegung des Schadenersatzes durch Vergleich oder gerichtliche Entscheidung.

Was muß der Ersatzberechtigte tun, damit die Zahlungsunfähigkeit erwiesen ist? Es kämen dafür — wie auch im deutschen Recht — schwierige und langwierige Verfahren in Frage (z. B. das Konkursverfahren). Mit Recht hat sich der Gesetzgeber beschränkt, um eben dem Sinn der Regelung, dem Schutz des Verkehrsopfers, zum

Durchbruch zu verhelfen. Nach dem Art. 8 Ziff. 2 a. E. genügt für den Nachweis der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen eine *sommation de payer* (Zahlungsaufforderung durch den Vollstreckungsbeamten), die abgelehnt wird oder einen Monat lang ohne Erfolg bleibt. Für die Zahlungsunfähigkeit des Versicherers gilt der Widerruf der Genehmigung zum Geschäftsbetrieb (*retrait d'agrément*) nach Titel IX des décret vom 14. 6. 1938 als ausreichend<sup>81</sup>. Diese letzte Hypothese ist mehr theoretischer Natur, da in Frankreich wie in Deutschland die Geschäftsführung der Gesellschaften einer strengen und eingehenden Aufsicht unterworfen ist. Darüber hinaus ist für die Haftpflichtversicherung die Zulassung von der Hinterlegung einer Kautionssumme (Art. 144 des genannten décret) abhängig, die bei der Caisse des Dépôts et Consignement angelegt werden muß.

3. Die dritte Voraussetzung, der — auch teilweise — Mangel der Versicherung, gehörte aufbaumäßig wenn schon nicht zur Subsidiarität, so doch zur Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen, da dessen Zahlungsunfähigkeit unmöglich ist, soweit eine Versicherung für den Schaden aufkommt. Da jedoch der Gesetzgeber (Art. 8 des décret) diese Fälle im Zusammenhang mit der Geltendmachung des Anspruchs behandelte, wird ebenfalls dort des näheren darauf eingegangen werden. Das Entsprechende gilt für die Unfallflucht.

## B. Die Geltendmachung des Anspruchs

Man kann zunächst die Benachrichtigung des fonds de garantie durch das polizeiliche Protokoll und die Frist und Form der Geltendmachung eines Anspruchs allgemein vor die Klammer ziehen. In der Klammer bleiben dann die Unfälle mit Unfallflucht, mit bekanntem aber nicht versichertem Ersatzpflichtigem und versichertem Ersatzpflichtigem, dessen Versicherung aber Mängel hat.

### I. Wie erfährt der fonds de garantie von einem Unfall mit Körperschaden

Es ist einleuchtend, daß der fonds de garantie daran interessiert ist, möglichst frühzeitig von Unfällen zu erfahren, für die er eventuell in Anspruch genommen wird. Dies gilt besonders für die Unfallflucht, da einerseits der fonds regelmäßig einspringen muß, andererseits die Gefahr besonders groß ist, daß ein ungerechtfertigter Anspruch geltend gemacht wird. Dem soll dadurch entgegengewirkt werden,

81 J. O. vom 16. 6. 1938.

daß der fonds möglichst frühzeitig den Unfall kennt und dessen Umstände aufklären kann.

So wird in Art. 4 Abs. 1 des décret bestimmt, daß bei Unfallflucht das Unfallprotokoll ausdrücklich auf diesen Umstand hinweisen und nach dessen Abs. 5 innerhalb von zehn Tagen nach der Aufnahme des Protokolls<sup>82</sup> ein Doppel an den fonds geschickt werden muß.

Das gleiche Verfahren wendet man für die Fälle eines bekannten, aber nicht versicherten Ersatzpflichtigen an (Art. 4 Abs. 2 und 4). Um dabei von dem Ersatzpflichtigen wahre Angaben zu erreichen, wird die Unterlassung oder Verfälschung dieser Angaben nach Art. 15 Abs. 8 des Gesetzes unter Strafe gestellt.

Art. 4 Abs. 3 verlangt vom Ersatzpflichtigen, die geforderten Angaben innerhalb von acht Tagen nachzuliefern, wenn ihm im Augenblick der Protokollaufnahme diese Angaben nicht möglich sind. Hierauf bezieht sich die obengenannte Strafandrohung ebenfalls.

Für den versicherten und bekannten Ersatzpflichtigen sieht Art. 4 Abs. 2 vor, daß das Protokoll Name und Adresse des Versicherers und die Nummer der Police enthält; dagegen ist es nicht erforderlich, daß der fonds de garantie ein Doppel erhält. Dies rechtfertigt sich selbst für den Fall, daß die Versicherung aus irgendwelchen Gründen nicht funktioniert, dadurch daß hierbei ein Zeitverlust von geringer Bedeutung ist, da im allgemeinen dann der Versicherer zur Zahlung verpflichtet ist<sup>83</sup>.

In den genannten Fällen benachrichtigt die Polizei den fonds; dies kann auch durch die Versicherungen, die nicht versicherten Ersatzpflichtigen oder schließlich durch den Ersatzberechtigten geschehen.

## *II. Frist und Form und Geltendmachung des Anspruchs*

1. Es ist einleuchtend, daß der fonds de garantie die Geltendmachung der Ansprüche zeitlich beschränken muß. Dies um so mehr, als die Gefahr von betrügerischen Handlungen bei der Natur der gegen den fonds gerichteten Ansprüche größer als auf anderen Gebieten ist. Daher hat auch der Gesetzgeber im Art. 7 des décret eine straffe Regelung vorgesehen.

Vorab sei der Charakter der Fristen behandelt. Wie im deutschen Recht gibt es im französischen zwei Arten: *les délais de la prescription* und *les délais préfix*, was ungefähr unserer Unterscheidung nach Verjährungsfristen und Ausschlußfristen<sup>84</sup> entspricht. Art. 7

82 Und nicht nach dem Unfall, Bilan, S. 19.

83 Vgl. u. 2. Teil, 1. Abschnitt B IV 3.

84 Genauer: reine Ausschlußfristen.

letzter Absatz verwendet das Wort *forclusion* und hat damit die Rechtsnatur dieser Fristen als Ausschlußfristen festgelegt.

Bei den Fristen ist genau zu unterscheiden zwischen bekanntem und unbekanntem Ersatzpflichtigen. Beim unbekannten Ersatzpflichtigen ist es einfacher gelegen, da bei ihm nicht noch vorherige Verhandlungen, Prozesse und Vollstreckungsversuche unternommen werden müssen. Außerdem ist klar, daß — wiederum um betrügerischen Ansprüchen vorzubeugen — die Frist kurz gehalten werden muß. Die Geltendmachung des Anspruchs gegen den fonds de garantie hat innerhalb eines Jahres vom Tage des Unfalls an zu erfolgen und binnen drei Jahren muß gegen ihn Klage erhoben sein, falls nicht eine vorherige Einigung vorliegt.

Bei einem bekannten Ersatzpflichtigen ist die Frist für die Geltendmachung zunächst dieselbe, nämlich ein Jahr. Diese Frist läuft aber nicht vom Zeitpunkt des Unfalls, sondern von dem eines eventuellen Vergleiches oder der Rechtskraft einer gerichtlichen Entscheidung an (sc. einer zwischen Ersatzpflichtigem und Ersatzberechtigtem ergangenen). Diese müssen innerhalb dreier Jahre vorliegen, um eine zu große Verzögerung in der Abwicklung der Geschäfte des fonds zu verhindern. Diese Frist läuft wiederum vom Tag des Unfalls an. Die Frist von einem Jahr ist ausreichend für den Ersatzberechtigten, um *sa désillusion*<sup>85</sup> festzustellen.

Ein Sonderfall liegt nach Art. 7 Abs. 5 bei Zahlung einer Rente oder der ratenweisen Abtragung eines Kapitals vor. Dann kommt es für den Beginn der Jahresfrist auf den Tag an, an dem der Ersatzpflichtige zum erstenmal trotz Fälligkeit seiner Verpflichtung nicht nachkommt.

Hier und in den Fällen eines Vergleichs macht die Bestimmung des Anfangstermins der Frist keine Schwierigkeiten. Dagegen ist der Zeitpunkt der Rechtskraft schwer zu bestimmen. Es ist zwischen dem Adhäsionsverfahren vor den Strafgerichten und dem Verfahren vor einem Zivilgericht zu unterscheiden. Dazu wird auf die einschlägige Literatur zum Straf- und Zivilprozeß verwiesen.

Alle Fristen laufen erst von Kenntnis des Schadens an, wobei allerdings die Beweislast dem Ersatzberechtigten obliegt (Art. 7 Abs. 4). Ebenso findet kein Ausschluß statt, wenn der Ersatzberechtigte nachweist, daß es ihm unmöglich war, die Frist einzuhalten. Damit ist wohl vor allem daran gedacht, daß der Ersatzberechtigte so schwer verletzt wird, daß er nicht in der Lage ist, die Fristen wahrzunehmen. Ein weiterer Fall ist Grundlage einer neueren Entschei-

85 So Bédour, S. 723.

dung der Cour de cassation<sup>86</sup>. Hier war ein Omnibusfahrgast durch plötzliches Bremsen verletzt worden und ging zunächst gegen den Beförderer vor, ehe es sich herausstellte, daß nicht er, sondern ein Unbekannter für die Bremsung verantwortlich war.

2. Für die Geltendmachung der Ansprüche der Ersatzberechtigten gegen den fonds de garantie ist zunächst für alle denkbaren Fälle (unbekannter, bekannter aber unversicherter, bekannter und versicherter Ersatzpflichtiger) eine gemeinsame Form vorgeschrieben (Art. 8 des décret). Sie erfolgt durch eingeschriebenen Brief mit Empfangsbestätigung (Art. 8 Abs. 1). Die Mißachtung der Form führt lediglich dazu, daß sich der Absender eines Beweismittels begibt, eine Nichtigkeit des Antrags ist nicht vorgesehen. Gleichermaßen sind in allen drei Fällen beizufügen:

(1) Der Nachweis der französischen Staatsangehörigkeit oder der entsprechenden Surrogate — Art. 8 Ziff. 1<sup>87</sup>.

(2) Der Nachweis, daß der Unfall im Rahmen des französischen Haftungsrechts einen Anspruch gewährt, und daß entweder keine oder eine nur teilweise anderweitige Entschädigung erfolgt — Art. 8 Ziff. 2<sup>88</sup>.

(3) Der Nachweis, daß der Ersatzpflichtige nicht bekannt oder er bzw. sein Versicherer sich nach der Festlegung des Schadenersatzes durch Vergleich oder gerichtliche Entscheidung als ganz oder teilweise zahlungsunfähig erwiesen haben — Art. 8 Abs. 2<sup>89</sup>.

(4) Eine Ausfertigung der gerichtlichen Entscheidung oder einer beglaubigten Abschrift des Vergleichs, die die endgültige Feststellung des Schadenersatzes enthalten — Art. 9 Abs. 1.

### *III. Die Unfallflucht*

Statistisches Material ist schon in der Einleitung gegeben worden<sup>90</sup>. Es ist von Bedeutung, daß die Zahlen in Frankreich durch den Sonderfaktor der Einführung der Pflichtversicherung beeinflußt sind, die eine Senkung der Zahlen für die Unfallflucht verursachte. Die Tendenz wird im allgemeinen als steigend angenommen<sup>91</sup>. Dabei ist zu berücksichtigen, daß es durchaus einen erwähnenswerten Prozentsatz

86 Cass. civ. vom 22. 1. 1963, R. G. A. T. 1963, S. 332.

87 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt A II 2.

88 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt A III 1.

89 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt A III 2.

90 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt.

91 Vgl. z. B. Unbekannt, ZfV 1959, S. 603.

von Anonymschäden gibt, bei denen sich der Schädiger nicht bewußt ist, daß er Unfallflucht begeht<sup>92</sup>.

Bei unbekanntem Ersatzpflichtigem ist die Geltendmachung des Anspruchs rechtstechnisch einfacher, da hier nicht die Koordination mit dem vorgängigen Prozeß bzw. Vergleich erforderlich ist.

Auf der anderen Seite sind hier die Schwierigkeiten insofern für den fonds groß, als er immer mit Versuchen zu rechnen haben wird, zu Unrecht seine Leistungen in Anspruch zu nehmen. Daher röhren auch die Vorschläge, nicht voll zu entschädigen, sondern beispielsweise nur zu 50 Prozent<sup>93</sup>.

Aus Art. 8 Abs. 2 des décret folgt die Beweislast des Ersatzberechtigten dafür, daß Unfallflucht vorliegt. Dieser Beweis ist mit genügender Sicherheit vielfach sehr schwer zu erbringen, wenn keine Zeugen vorhanden waren. Es liegt darin eine der schwierigsten Aufgaben des fonds de garantie.

Einerseits soll er natürlich die Fälle der ungerechtfertigten Inanspruchnahme ausschließen. Die Gefahr einer Kollusion zwischen Personen, die sich kennen, liegt ebenso nahe wie die, daß ein ausschließlich selbst verschuldeter Unfall als Unfallflucht ausgegeben wird. Es wird weitgehend behauptet, es sei bei den Schäden aus Unfallflucht den fiktiven Unfällen und Betrügereien Tür und Tor geöffnet, da der Geschädigte keinen Prozeßgegner habe, der widersprechen könne<sup>94</sup>. Schon Fortin-Tunc<sup>95</sup> weist darauf hin, daß dem durch eine entsprechende Ausgestaltung der Anspruchsvoraussetzungen entgegengewirkt werden kann. Es ist nämlich bei jeder Anspruchsgewährung mehr oder weniger die Gefahr von Beträgereien gegeben, selbst gegenüber einem Einzelnen als Prozeßgegner.

Andererseits ergibt sich aus der Schwierigkeit der Beweisführung für den Ersatzberechtigten und dem Sinn und Zweck der Gesamtregelung, daß der fonds de garantie nicht nur in den Fällen eingreifen soll, in denen der Beweis in vollem Umfang erbracht wird. Grundlage seiner Entscheidung ist vor allem eine sorgfältige Untersuchung aller Umstände des Einzelfalles. Liegen hierbei keine besonderen Umstände vor, die Unfallflucht ausschließen, muß man den fonds für verpflichtet halten, das Opfer zu entschädigen<sup>96</sup>. Noch großzügiger ist Radovanovic<sup>97</sup>. Er will lediglich den Beweis dafür fordern, daß tat-

92 Z. B. wenn er einen anderen Fahrer blendet, und dieser dadurch einen Unfall verursacht.

93 Chouvy, S. 115.

94 Scherer, S. 114 und 149; Chouvy, S. 112 und Wahl, S. 42.

95 Fortin-Tunc, S. 75 ff.

96 Ähnlich äußern sich Marty und Lemaistre, S. 63 bzw. 98.

97 Radovanovic, S. 43.

sächlich ein Straßenverkehrsunfall vorliegt, da der Streit darüber, ob der Unbekannte und zu welchem Teil er haftbar ist, nie entschieden werden könnte. Anders aber die Rechtsprechung: Es ist möglich, daß ein Unfall ohne jede Berührung zustande kommt. Dann wird der Geschädigte nicht nur Mühe haben, seinen Anspruch gegen den Ersatzpflichtigen nachzuweisen, sondern es wird ihm regelmäßig schon nicht gelingen nachzuweisen, daß der Ersatzpflichtige ein Kraftfahrer i. S. des Art. 2 des décret i. V. mit Art. 15 des Gesetzes ist. Fehlen Berührung und Zeugen, wird man grundsätzlich nach der Rechtsprechung davon auszugehen haben, daß die Leistung des fonds nicht verlangt werden kann, da die erforderlichen Beweise nicht erbracht sind. So wies in einem Fall das Tribunal de grande instance de Mans<sup>98</sup> die Klage der Witwe eines Radfahrers ab, der, nach seinen Angaben durch einen Unbekannten zu einem brüsken Ausweichmanöver gezwungen, zu Fall kam und an dessen Folgen starb. Da weder Zeugen noch irgendwelche Spuren nachgewiesen werden konnten, waren die erforderlichen Beweise nicht erbracht. Der fonds könnte nicht die Opfer einer Unfallflucht gegenüber denen mit bekanntem Beteiligten bevorzugen<sup>99</sup>.

Besondere Schwierigkeiten wird auch immer die Bestimmung eines eventuellen Mitverschuldens machen. Hier sind ebenfalls die genannten Grundsätze anzuwenden.

Geht der fonds de garantie von dem Vorliegen der Voraussetzungen aus, die einen Anspruch des Ersatzberechtigten gegen ihn begründen, so wird er versuchen, sich mit dem Ersatzberechtigten über den Betrag der Entschädigung zu einigen. Kommt dabei keine Einigung zustande, oder verneint der fonds schon die anspruchsbegründenden Tatbestandsmerkmale, so ergibt sich aus Art. 9 Abs. 2 und 3 des décret das Recht zur Klage und die Zuständigkeit. Je nach der Höhe der geforderten Summe ist das Tribunal d'instance (bis 3000 F) oder das Tribunal de grande instance zuständig. Die örtliche Zuständigkeit ist sowohl am Sitz des beklagten fonds wie bei dem für den Unfallort zuständigen Gericht gegeben.

Die Beschränkung der Möglichkeit, den fonds vor Gericht zu laden<sup>100</sup>, macht sich im Falle der Fahrerflucht nicht bemerkbar, da durch die gegebenen Mittel die Bedürfnisse weitgehend erfüllt sind.

98 Tribunal de grande instance de Mans vom 9. 1. 1962, R. G. A. T. 1962, S. 510.

99 Vgl. auch Meurisse, Dix années, R. G. A. T. 1962, S. 510.

100 Vgl. u. 2. Teil, 1. Abschnitt B IV 2 f.

#### *IV. Das Eingreifen der Garantie des fonds im Falle des bekannten Ersatzpflichtigen*

Bei bekanntem Ersatzpflichtigem ergeben sich für das Eingreifen des fonds de garantie zwei Unterfälle: Derjenige des bekannten, aber überhaupt nicht versicherten Ersatzpflichtigen und derjenige des bekannten und zwar versicherten, dessen Versicherung aber aus irgendwelchen Gründen nicht verpflichtet ist, den Ersatzberechtigten zu entschädigen. Dabei überwiegen die Gemeinsamkeiten, da in jedem Falle der Ersatzberechtigte zunächst gegen den Ersatzpflichtigen vorgehen muß, und erst nachdem sich dieser als zahlungsunfähig erweist, den fonds in Anspruch nehmen kann. Der Prozeß zwischen dem Ersatzberechtigten und dem Ersatzpflichtigen ist für den fonds von Interesse. Die Verschiedenheiten ergeben sich vorwiegend daraus, daß bei versichertem Ersatzpflichtigem der Versicherer als weiterer Beteiligter auftaucht. Zunächst aber ist darzulegen, wann ein nicht versicherter und wann ein versicherter Ersatzpflichtiger vorliegt, und in welchen Fällen trotz bestehender Versicherung der Ersatzberechtigte zumindest teilweise die Versicherung nicht in Anspruch nehmen kann.

1. Die Bestimmung des bekannten, nicht versicherten Ersatzpflichtigen und seine Abgrenzung vom bekannten, versicherten ist einfach: Sobald ein Versicherungsvertrag unterschrieben ist, der die zivilrechtliche Haftung des den Unfall verursachenden Kraftfahrzeugs deckt, liegt kein Fall der Nichtversicherung mehr vor. Diese Abgrenzung ergibt sich aus Art. 5 des décret. Dort werden enumerativ die Fälle aufgezählt, in denen trotz bestehender Versicherung der fonds de garantie in Anspruch genommen werden kann, wobei das Bestehen einer Versicherung entsprechend der obigen Definition umschrieben wird. Die Unterscheidung ist an sich von keiner großen praktischen Bedeutung und dient vor allem hermeneutischen Zwecken. Sie taucht auch auf im Art. 4 Abs. 2 des décret.

Bei versichertem Ersatzpflichtigem kann der fonds — außer bei zahlungsunfähigem Versicherer — nur in den folgenden Fällen in Anspruch genommen werden:

- (1) *Nullité du contrat,*
- (2) *suspension du contrat ou de la garantie,*
- (3) *non-assurance ou assurance partielle.*

Jeweils unter der Voraussetzung, daß diese Mängel dem Ersatzberechtigten entgegengehalten werden können<sup>101</sup>.

Fraglich ist, wie die von der Versicherungspflicht ausgenommenen Kraftfahrzeuge behandelt werden sollen. Ihre Zahlungsfähig-

101 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt.

keit steht grundsätzlich fest. Allerdings gibt es anscheinend für die weniger finanziell kräftigen Halter der genannten Art die Möglichkeit der Zahlungsunfähigkeit. Während deshalb Fortin-Tunc Staat und Departements von der Deckung durch den fonds ausnehmen wollten, findet sich eine solche Einschränkung in der jetzigen Regelung nicht<sup>102</sup>. Sie werden einfach als nicht versichert angesehen, obwohl für sie keine Versicherungspflicht besteht.

2. Ist der Ersatzpflichtige bekannt, aber nicht versichert, so richtet sich ein Schadenersatzanspruch in jedem Fall zunächst gegen ihn
  - a) Regelmäßig wird dann der Ersatzberechtigte versuchen, sich mit dem Ersatzpflichtigen gütlich zu einigen. Eine Einigung dieser Art berührt den fonds de garantie — sofern man seine Leistungspflicht ansieht — zunächst nicht<sup>103</sup>. Die Frage des Vergleichs wird nur dann wieder akut, wenn der Schuldner sich als zahlungsunfähig herausstellt. Der Vergleich bindet den fonds nicht (Art. 15 Abs. 2 des Gesetzes). Er kann jedoch einem Vergleich seine Zustimmung erteilen und damit diesen zur Grundlage der durch ihn gewährten Entschädigung machen.
  - b) In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, daß nicht in jedem Falle der Ersatzberechtigte gegen den Ersatzpflichtigen vorgegangen sein muß, um dessen Zahlungsunfähigkeit nachzuweisen. Ist diese offensichtlich, so kann sich der Ersatzberechtigte unmittelbar an den fonds de garantie wenden. Dieses Verfahren bringt erhebliche Vorteile für den Ersatzberechtigten mit sich, da er in jedem Falle Zeit und regelmäßig auch Kosten spart. Obwohl diese Möglichkeit gesetzlich nicht vorgesehen ist, ist sie von großer praktischer Bedeutung<sup>104</sup>. Es ist natürlich erforderlich, daß der fonds die sonstigen Voraussetzungen für gegeben hält; weiter ist die Zustimmung des Ersatzpflichtigen notwendig. Einmal, um für den fonds einen eventuellen Rückgriff zu ermöglichen, da ohne dessen Zustimmung der fonds sich der Einrede der Unzulässigkeit (*fin de non-recevoir*) gegenübersehen würde. Zum anderen, um den Zuschlag nach Art. 13 Ziff. 2 des décret erheben zu können<sup>105</sup>, falls der Ersatzpflichtige wieder zu Geld kommen sollte.

102 Fortin-Tunc, S. 94 ff.

103 Es sei jedoch hier schon auf einen anderen Gesichtspunkt hingewiesen. Der fonds erhält nach Art. 13, Ziff. 2 décret einen Zuschlag auf die Schadenssumme von jedem Ersatzpflichtigen, der keinen Versicherungsschutz genießt. Daher röhrt die Verpflichtung des Schuldners der Summe nach Art. 6 des décret, solche Vergleiche dem fonds zu melden. Dies hat jedoch mit der hier behandelten Frage keinen Zusammenhang. Vgl. u. 2. Teil, 1. Abschnitt D II 3.

104 Lemaistre, S. 99.

105 Vgl. u. 2. Teil, 1. Abschnitt D II 3.

c) Gelingt eine vorgängige gütliche Einigung weder mit dem Ersatzpflichtigen noch u. U. mit dem fonds de garantie, so ist der Ersatzberechtigte gezwungen, Klage gegen den Ersatzpflichtigen zu erheben. Diese Verpflichtung zur Klageerhebung als Voraussetzung der Leistung des fonds ergibt sich aus Art. 8 Abs. 3, Art. 9 des décret.

Aus einleuchtenden Gründen sind sowohl der Ersatzberechtigte wie auch der fonds de garantie daran interessiert, daß ein solcher Prozeß auch gegenüber dem fonds rechtskräftig wird. Dazu ist erforderlich, daß er von dem Prozeß benachrichtigt wird.

d) Das Verfahren vor einem Zivilgericht bedingt gegenüber dem (im Gegensatz zur deutschen Praxis sehr viel häufigeren) Adhäsionsverfahren vor den Strafgerichten Unterschiede in der Art der Benachrichtigung des fonds.

aa) Für das Verfahren vor den Zivilgerichten bestimmt Art. 10 Abs. 2, daß der Ersatzberechtigte ohne schulhaftes Zögern eine Abschrift jeder klageerhebenden Handlung (insbesondere Klagezustellung) dem fonds de garantie durch eingeschriebenen Brief mit Empfangsbestätigung zuschicken muß, soweit diese Handlung die Haftung eines Beklagten betrifft, dessen Deckung durch eine Versicherung nicht dargelegt ist. Es wird dann im einzelnen vorgeschrieben, was diese Abschrift alles enthalten muß (Art. 10 Abs. 3). Diese Angaben sollen es dem fonds ermöglichen, sich ein Bild von dem Unfall zu machen, um notfalls wirksam in den Prozeß eingreifen zu können.

bb) Die Vorschriften des Art. 10 Abs. 2 finden keine Anwendung, wenn die Schadenersatzforderung vor einem Strafgericht geltend gemacht wird. Art. 10 Abs. 4 verlangt die Benachrichtigung des fonds ebenfalls durch eingeschriebenen Brief mit Empfangsbestätigung für den Fall, daß der Ersatzberechtigte als Nebenkläger beitritt (Fall der *constitution de partie civile*) oder möglicherweise beitritt. Diese Benachrichtigung muß neben den oben erwähnten noch die für den Strafprozeß erforderlichen Angaben enthalten.

Art. 10 a. E. bestimmt einmal, daß vorsätzlich falsche Angaben mit der Verwirkung der Ansprüche gegen den fonds geahndet werden. Zugleich bestimmt er die Wirkung der Einhaltung der obigen Vorschriften: Die Entscheidung bindet den fonds de garantie, selbst wenn er nicht beigetreten ist.

e) Die aus der Bindungswirkung der Entscheidungen folgende Interventionsmöglichkeit ist umfassend in erster Instanz, wirft aber Probleme in der höheren auf. Aus der Beteiligung des fonds folgt aber nicht, daß er Partei ist.

aa) Die Bestimmung über die bindende Wirkung der Entscheidung für den fonds de garantie, sobald er in der vorgeschriebenen Form benachrichtigt wurde, muß dazu führen, daß er auch berechtigt ist, auf das Verfahren Einfluß zu nehmen. Dies auch deshalb, weil ein Ersatzpflichtiger, der zahlungsunfähig ist, regelmäßig kein Interesse mehr an einer sorgfältigen Prozeßführung hat. Der fonds wird also bei offensichtlicher Zahlungsunfähigkeit den Prozeß vermeiden, indem er sich unmittelbar mit dem Ersatzberechtigten vergleicht, oder doch zumindest dem Prozeß zwischen Ersatzberechtigtem und Ersatzpflichtigem beitreten.

*Sedes materiae* ist Art. 10 Abs. 1 des décret. Der fonds kann selbst vor den Strafgerichten und zum erstenmal in der Berufung intervenieren, um insbesondere Grund und Betrag des geltend gemachten Schadens zu bestreiten. Er kann dies in allen Verfahren zwischen dem Opfer eines Unfalls mit Körperschaden einerseits und den Ersatzpflichtigen oder ihren Versicherern andererseits. Dies geschieht durch Hauptintervention und der fonds kann alle gesetzlich zulässigen Rechtsmittel benutzen<sup>106</sup>. Die gegenwärtige Form des Art. 10 ist bedingt durch die unter der früheren Fassung geübte Rechtsprechung, die dem fonds das Recht der Intervention vor den Strafgerichten verweigerte, um über Grund und Betrag des Schadenersatzes zu diskutieren. Sie ließ ihm lediglich die Möglichkeit, seinen Zuschlag nach Art. 13 des décret geltend zu machen<sup>107</sup>. Diese Rechtsprechung hat der Gesetzgeber durch die neue Fassung ausgeschaltet: Der fonds kann jederzeit intervenieren, dagegen kann ihm nicht der Streit verkündet werden (Art. 9 letzter Absatz)<sup>108</sup>.

bb) Der fonds de garantie kann nach der allgemeinen Regelung Berufung nur einlegen, wenn er im Strafprozeß erster Instanz beteiligt war<sup>109</sup>. Er kann allein Berufung einlegen<sup>110</sup>, ist dann aller-

106 Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 2026. Nach Cass. civ. vom 19. 10. 1961, R. G. A. T. 1962, S. 193 ff. braucht dabei der fonds nicht nachzuweisen, daß der Schädiger zahlungsunfähig ist. Es reicht aus, daß er es im Zeitpunkt der Vollstreckung des Urteils sein könnte, um die Intervention des fonds zu rechtfertigen.

107 Für die Darstellung der früheren Rechtsprechung vgl. Meurisse, Dix années. Gegen diese Rechtsprechung sprach sich schon vor der Neufassung Bernard aus.

108 Meurisse, aaO, schlägt vor, daß man anstelle der Benachrichtigung des fonds dem Geschädigten die Streitverkündung zur Pflicht mache, womit man den fonds immer zum Beitritt zwingen würde.

109 Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 339 f.

110 Cass. civ. vom 29. 1. 1960, R. G. A. T. 1961, S. 71 ff.

dings verpflichtet, den Ersatzpflichtigen vorzuladen<sup>111</sup>. Es bleiben Ersatzberechtigter und Ersatzpflichtiger Parteien des Prozesses<sup>112</sup>, da der fonds nicht verurteilt werden kann.

Fraglich ist, welche Rechtskraftwirkung Urteile haben, wenn allein der fonds de garantie Berufung eingelegt hat. Für das Verhältnis Ersatzberechtigter — fonds gilt die Rechtskraft des Berufungsurteils. Für das Verhältnis Ersatzberechtigter — Ersatzpflichtiger lässt die Cour de cassation dem Berufungsurteil nur eine beschränkte Wirkung zukommen. Der Ersatzberechtigte kann Schadenersatz in Höhe des erinstanzlichen Urteils verlangen<sup>113</sup>. Für das Verhältnis fonds — Ersatzpflichtiger bewirkt das Berufungsurteil einen *effet absolu*. Der Beitrag von 10 Prozent<sup>114</sup> wird auf die vom Berufungsgericht festgesetzte Summe erhoben. Meurisse hält diese Lösung mit Recht für unlogisch und unpraktisch. Man müsse der Berufungsentscheidung, auch wenn nur der fonds sie veranlasste, absolute Wirkung in allen drei Verhältnissen zubilligen<sup>115</sup>. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit kombinierter Berufungen. Legen alle drei Beteiligten Berufung ein, so ergeben sich keine Probleme, das Urteil erwächst gegenüber allen in Rechtskraft. Legen der fonds und der Ersatzpflichtige Berufung ein, so kann zwar die Schadensumme herabgesetzt, nicht aber vermehrt werden (Verbot der *reformatio in peius*). Die Berufung des Ersatzberechtigten sowohl gegen den Ersatzpflichtigen wie gegen den fonds ist unzulässig, da dieser nicht zusammen mit dem Ersatzpflichtigen oder an seiner Stelle verurteilt werden kann (Art. 9 Abs. 1 *décret*). Die Berufung des Ersatzberechtigten und des fonds gegen den Ersatzpflichtigen ist nach den neueren Entscheidungen zulässig<sup>116</sup>.

cc) Nicht möglich ist aber — trotz der Beteiligung des fonds de garantie — eine gemeinsame oder gesamtschuldnerische Verurteilung des fonds zusammen mit dem Ersatzpflichtigen (Art. 10

111 Entsprechend Art. 456 Code de procédure civile.

112 A. A. Meurisse, aaO, der dies für eine Verkennung des Prinzips hält, daß man eine Partei nicht vorlädt, mit der man gemeinsame Interessen hat. (Der fonds ist ja an einer Herabsetzung der eventuell von ihm zu bezahlenden Summe interessiert.) Zumindest vor den Zivilgerichten sei doch eine Streitverkündung möglich.

113 Cass. crim. vom 7. 3. und 14. 3. 1963, Bull. crim. 1963, S. 110 und S. 121.

114 Vgl. u. 2. Teil, 1. Abschnitt D II 3.

115 Meurisse, Dix années, R. G. A. T. 1963, S. 448 ff.

116 Cass. crim. vom 7. und 14. 3. 1963, Bull. crim. 1963, S. 110 und S. 121; a. A. noch Cass. crim. vom 8. 12. 1960, J. C. P. 1961. II. 12183.

Abs. 1 a. E.). Nach Meurisse<sup>117</sup> wird das von den Untergerichten gern vergessen, was er an Beispielen beweist<sup>118</sup>.

f) Sind nunmehr alle Voraussetzungen materieller und formeller Art erfüllt, so ist der fonds de garantie verpflichtet, den Ersatzberechtigten zu entschädigen. Zahlt der fonds nicht, so hat der Ersatzberechtigte die Möglichkeit, eine gerichtliche Entscheidung gegen ihn zu erwirken. Nach Meurisse<sup>119</sup> soll jedoch der Ersatzberechtigte nicht gezwungen sein, noch eine gerichtliche Entscheidung herbeizuführen, sondern könne unmittelbar die Pfändung und Überweisung der Konten des fonds betreiben. Er leitet dies einmal aus praktischen Gesichtspunkten ab, daß nämlich das Gericht nichts anderes tun könne, als erneut das Urteil zu wiederholen, das den fonds ebenfalls binde. Daneben begründet er es mit der enumerativen Aufzählung der Klagemöglichkeiten gegen den fonds in Art. 9 Abs. 3 i. V. m. Abs. 2 und Art. 10 letzter Absatz: Der Ersatzberechtigte und die sonst Berechtigten können gegen den fonds in folgenden Fällen klagen: Mangels einer Übereinkunft des fonds mit dem Ersatzberechtigten über einen (nicht bindenden) Vergleich zwischen Ersatzberechtigtem und Ersatzpflichtigem, die Schadenhöhe bei unbekanntem Ersatzpflichtigem oder einem den fonds nicht bindenden Gerichtsurteil und die verschiedenen Voraussetzungen der Geltendmachung<sup>120</sup> des Anspruchs. Schließlich noch bei Streit über die Benachrichtigung des fonds. Diese Argumentation ist also dann richtig, wenn eine Klagemöglichkeit danach gar nicht besteht. Das sind aber extreme Ausnahmefälle.

3. Greift die Versicherung eines bekannten, versicherten Ersatzpflichtigen<sup>121</sup> nicht ein, so ergeben sich Konsequenzen, die von denen abweichen, die aus einer vollkommenen Nichtversicherung herrühren.

117 Meurisse, Dix années.

118 Meurisse, aaO, schlägt vor, statt dessen immer den fonds gemeinsam mit dem Ersatzpflichtigen zu verurteilen und in das Urteil eine Subsidiaritätsklausel aufzunehmen, wonach im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen der fonds in Anspruch genommen werden könne. Dies habe folgende Vorteile: Der fonds de garantie wäre im Prozeß Partei, Unsicherheiten in bezug auf die Berufung würden damit beseitigt. Der Ersatzberechtigte könne außerdem unmittelbar gegen den fonds vollstrecken, was nach dem derzeitigen Rechtszustand zumindest bestritten sei. Schließlich sei es paradox, daß der fonds als Hauptintervenient nicht verurteilt werden könne.

119 Meurisse, aaO.

120 Vgl. o. weiter Cour d'Appel de Douai vom 17. 4. 1965, Gaz. Pal. 1964. 2. 97.

121 Wann ein Ersatzpflichtiger als versichert gilt, wurde oben schon erläutert.

a) Es besteht zunächst eine Besonderheit für die Benachrichtigung des fonds de garantie. Da der Ersatzpflichtige eine Versicherung abgeschlossen hat, kann der fonds nicht über das polizeiliche Protokoll von dem Unfall unterrichtet werden, da sonst eben alle Unfälle gemeldet werden müßten. Statt dessen hat Art. 5 Abs. 1 a. E. des décret vorgesehen, daß der Versicherer in allen Fällen, in denen er einen der oben dargelegten Einwände erheben will, die die Leistungspflicht des fonds betreffen, dies unverzüglich ihm gegenüber erklären muß. Ebenso dem Ersatzberechtigten unter Mitteilung der Nummer der Versicherungspolice, da dieser nunmehr grundsätzlich gegen den Ersatzpflichtigen vorgehen müßte. Die erste Verpflichtung ist wiederholt in Art. 14 Abs. 1 des décret vom 7. 1. 1959, dort ist auch die Form (eingeschriebener Brief mit Empfangsbestätigung) festgelegt. Auf der anderen Seite muß sich der fonds entscheiden, ob er diese Einwände anerkennt oder nicht. Art. 14 Abs. 2 verpflichtet ihn für den Fall, daß er die Einwände bestreiten will, innerhalb dreier Monate vom Empfang der Erklärung des Versicherers an, diesen davon zu unterrichten, ebenso wie den Ersatzberechtigten. Falls er nicht bestreitet, tut er dem Versicherer und dem Ersatzberechtigten seine Ansicht über die Zulässigkeit eines Anspruchs gegen ihn kund.

b) In schwierigen Fällen dieser Art besteht natürlich ebenfalls die Möglichkeit eines Vergleichs. Daran können zunächst der Ersatzberechtigte, der Ersatzpflichtige und der Versicherer beteiligt sein. Im allgemeinen wird jedoch der Ersatzpflichtige mehr daran interessiert sein, die Einwände des Versicherers zu bestreiten. Auch für diesen Vergleich greift dann Art. 6 ein, d. h. die Meldepflicht des Schuldners der Vergleichssumme<sup>122</sup>.

c) Kommt es nicht zum Vergleich, so müßte nun grundsätzlich für den weiteren Verlauf der Geltendmachung des Anspruchs gegen den fonds die Regelung gelten, die für den nicht versicherten Ersatzpflichtigen getroffen ist. Man hat jedoch mit Recht Abweichendes festgelegt. Dabei sind die nun folgenden Vorschriften auch auf ausländische Versicherer anwendbar, unabhängig davon, ob und inwieweit sie in Frankreich nach Art. 7 des décret vom 14. 6. 1938<sup>123</sup> zum Versicherungsgeschäft zugelassen sind. Die Vorschriften über den fonds sind *lois de police et de sûreté*<sup>124</sup>. Daher entschied die Rechtsprechung, daß der ausländische Versicherer ebenfalls zur Vorauszahlung nach Art. 5 verpflichtet ist.

122 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt B IV 2 a Fn.

123 J. O. vom 16. 6. 1938.

124 Cass. civ. vom 20. 3. 1962, R. G. A. T. 1963, S. 75.

Das Verfahren hängt davon ab, ob der fonds die Einwände des Versicherers bestreitet.

aa) Zunächst ist der Sonderfall der Teilversicherung zu erörtern, der nur dann vorliegt, wenn der Höchstbetrag der Versicherung nicht ausreicht. Da der Einwand dieser Art im allgemeinen unbestreitbar ist, und man es dem Ersatzberechtigten ersparen wollte, sich zunächst an den Versicherer, dann an den Ersatzpflichtigen und eventuell bei Zahlungsunfähigkeit an den fonds de garantie zu wenden, hat man sich an die Lösung des Gesetzes zur Arbeiterversicherung gehalten. Bei ungenügender Versicherung bezahlt nämlich der Versicherer anstelle des Arbeitgebers den Gesamtbetrag und greift dann auf den fonds de garantie des accidents de travail zurück.

Diese Lösung ist in Art. 5 Abs. 2 enthalten. Zahlt der Ersatzpflichtige nicht gleichzeitig mit dem Versicherer den auf ihn entfallenden Teil des Schadenersatzes, so schickt ihm der Versicherer im Namen des Ersatzberechtigten die Zahlungsaufforderung nach Art. 8 letzter Absatz zu. Bleibt diese Aufforderung nach Ablauf eines Monats ohne Erfolg, dann zahlt der Versicherer den Rest des Schadenersatzes für Rechnung des fonds und unterrichtet diesen davon. Im Falle eines Vergleichs über den Schadenersatz holt er vorher die Zustimmung des fonds ein. Der Versicherer zahlt zwar, erleidet aber im Endeffekt keinen Schaden, da er es für Rechnung des fonds tut, gegen den er ein Rückgriffsrecht kraft gesetzlicher Surrogation hat<sup>125</sup>, so daß die Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen zu Lasten des fonds geht.

bb) Anerkennt der fonds die Begründetheit der Einwände des Versicherers, dann läuft das Verfahren wie beim überhaupt nicht versicherten Ersatzpflichtigen weiter.

cc) Wenn der fonds die Einwände des Versicherers bestreitet, gilt es der Gefahr zu begegnen, daß der Ersatzberechtigte durch den Streit zwischen fonds de garantie und Versicherer über die Begründetheit der Einwände des Versicherers lange Zeit auf seine Entschädigung warten muß. Wird der Streit vor einem Zivilgericht ausgetragen, ist diese Gefahr leicht zu bannen. Schwieriger ist die Frage im Prozeß vor den Strafgerichten zu beantworten.

aaa) Vor einem Zivilgericht können sowohl der fonds de garantie wie auch der Versicherer ohne Schwierigkeiten intervenieren. Man mußte nur eine Lösung finden, nach der sowohl der Ersatzpflichtige wie auch der Versicherer und der fonds an die Entscheidung gebunden sind.

125 Art. 1251 Ziff. 3 Code civil.

Der Ersatzberechtigte kann sich darauf beschränken, entweder den Ersatzpflichtigen oder den Versicherer (*action directe*) zu verklagen. Er kann aber auch beide gleichzeitig belangen. Im letzten Fall ergeben sich keine Schwierigkeiten. In den beiden ersten Spielarten mußte dagegen dafür Sorge getragen werden, daß der andere Teil zugezogen wird. Im einen Fall — nur der Versicherer wird verklagt — ist das Problem an sich schon durch die Rechtsprechung gelöst. Die Zulässigkeit der *action directe* wurde von der Streitverkündung gegenüber dem Versicherungsnehmer abhängig gemacht, soweit nicht schon vorher die Haftpflicht des Versicherungsnehmers anerkannt worden war<sup>126</sup>. Unter Bestätigung dieser Rechtsprechung hat Art. 15 die Verpflichtung des Ersatzberechtigten ausgesprochen, jeweils dem nicht verklagten Teil den Streit zu verkünden. So ist sichergestellt, daß alle, die an der Entschädigung des Ersatzberechtigten beteiligt sein können, auch tatsächlich durch eine Entscheidung gebunden werden: Die Beteiligung des Ersatzberechtigten als Kläger, des Versicherers oder Ersatzpflichtigen als Beklagtem oder Beigeladenem, da die Zulässigkeit der Klage von der Beiladung abhängt. Daß die Entscheidung auch den *fonds de garantie* bindet, wenn der Ersatzberechtigte sich entsprechend verhält, haben wir oben gesehen<sup>127</sup>. So wird also sowohl über den Grund und die Höhe des Schadens wie auch über die Begründetheit eines Einwandes des Versicherers für alle möglichen Schuldner des Ersatzberechtigten in einer Verhandlung bindend entschieden.

bbb) Bei einem Verfahren vor den Strafgerichten liegen die Dinge schwieriger. Wir haben oben gesehen, daß der *fonds de garantie* auch vor den Strafgerichten intervenieren kann, und daß Grund und Höhe des Schadenersatzes für ihn bindend festgelegt werden können.

Anderes gilt für den Versicherer nach dem geltenden französischen Recht. Die Strafrichter sind nicht zuständig, über Fragen der Versicherung zu entscheiden, da der Versicherer kein *civilement responsable du fait d'autrui* ist. Seine Verpflichtung stammt aus dem Vertrag.

Die Rechtsprechung ist sich darin einig<sup>128</sup>, daß der Versicherer weder von dem Ersatzberechtigten vor den Strafgerichten verklagt, noch ihm von dem Ersatzpflichtigen der Streit verkündet werden kann. Schließlich erlauben die Gerichte dem Versicherer

126 Cass. civ. vom 13. 12. 1938, D. P. 1939. 1. 33; Besson, Assurance, S. 106.

127 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt B IV 2 d.

128 Siehe z. B. Besson, Assurance, S. 108.

auch nicht, freiwillig zu intervenieren. Es ist nicht möglich, über die von dem Versicherer erhobenen Einwände gegen die Geltung seiner Garantie zu verhandeln.

Hat der Ersatzberechtigte seinen Prozeß vor den Strafgerichten gewonnen, so ist damit nichts über die Begründetheit der Einwände des Versicherers gesagt. Diese Frage muß in einem zweiten Prozeß vor den Zivilgerichten entschieden werden. Da nun — wenn es nur noch um die Einwände des Versicherers geht — in jedem Fall entweder der Versicherer oder der fonds de garantie zahlen muß (sc. unter der Voraussetzung der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen), liegt hier der Gedanke nahe, den Ersatzberechtigten vorläufig entschädigen zu lassen, und den Streit über die Einwände auf das Verhältnis fonds — Versicherer zu verlagern.

Obwohl der fonds de garantie vor den Strafgerichten intervenieren kann, und obwohl damit die Entscheidung über den Schadenersatz ihn bindet, hat man darauf verzichtet, den fonds vorläufig mit der Entschädigung des Ersatzberechtigten zu beauftragen, da man ein bestimmtes Leitbild von seiner Aufgabe hatte, nämlich das der Subsidiarität, des *ultimum subsidium*<sup>129</sup>.

Auch eine Zulassung zumindest der Streitverkündung gegenüber dem Versicherer bzw. von dessen Möglichkeit der Intervention wurde in Erwägung gezogen, jedoch wollte der Justizminister nicht noch eine weitere Vermehrung des Beitrags von Nebenklägern<sup>130</sup> im Strafprozeß. So blieb nur noch der Versicherer als vorläufige Zahlstelle übrig.

Hat der Ersatzberechtigte seinen Anspruch vor den Strafgerichten geltend gemacht oder einen vom fonds de garantie gebilligten Vergleich abgeschlossen, so ist der Versicherer verpflichtet, die Summe zu zahlen, die dem Ersatzberechtigten vom fonds ausgeschüttet worden wäre. Jedoch sind folgende Nachweise zu erbringen:

(1) Daß der fonds den Ersatzberechtigten hat wissen lassen, er bestreite entsprechend Art. 14 Abs. 2 die Begründetheit der Einwände oder sich diesbezüglich nicht entscheiden kann. Daneben, daß bei Begründetheit der Einwände dem Ersatzberechtigten ein Anspruch auf Leistungen des fonds zukomme.

(2) Daß der Betrag des Schadenersatzes durch eine den fonds bindende gerichtliche Entscheidung oder einen durch ihn gebil-

129 Besson, Assurance, S. 109.

130 AaO, S. 110.

ligten Vergleich festgesetzt wurde<sup>131</sup>. Der Versicherer kann durch einstweilige Verfügung zur Zahlung gezwungen werden.

Mit Recht erwähnt Besson<sup>132</sup>, daß diese Regelung der allgemeinen rechtlichen Logik zuwiderlaufe. Der Versicherer muß die Entscheidung gegen sich gelten lassen, obwohl er nicht am Verfahren beteiligt war und noch mehr, er muß zahlen, obwohl sich nachher sein Einwand als berechtigt herausstellen kann, er also nie verpflichtet war, den Ersatzberechtigten zu entschädigen. Daß es sich dabei allerdings — wie Besson meint — um eine einmalige Lösung im Recht handele, kann nicht anerkannt werden, soweit dies den zweiten Teil der Begründung anlangt, da z. B. schon die vorläufige Vollstreckbarkeit die gleichen Ergebnisse zeitigen kann<sup>133</sup>. Was den ersten Teil betrifft, so kann man in der Bindung von Rechtsnachfolgern dasselbe Element entdecken. In der Kombination ist allerdings dieses Institut einmalig. Der Schutz des Verkehrsopfers siegt jedoch über rechtslogische Erwägungen.

d) Einen weiteren Unterfall des bekannten und versicherten Ersatzpflichtigen schafft die Zahlungsunfähigkeit des Versicherers. Nach Art. 38 des Gesetzes vom 31. 12. 1953<sup>134</sup> übernahm der fonds de garantie die Entschädigung des Ersatzberechtigten im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Versicherers unter den allgemeinen Voraussetzungen. Dabei wurde deshalb zunächst folgendes Verfahren angewendet: Bei Zahlungsunfähigkeit des Versicherers ersetzte nicht einfach der fonds dem Ersatzberechtigten seinen Ausfall, sondern er mußte sich zuerst gegen den Ersatzpflichtigen wenden, und erst im Falle seiner Zahlungsunfähigkeit konnte die Garantie des fonds eingreifen. Nun war jedoch zu berücksichtigen, daß im allgemeinen der Ersatzberechtigte von einem versicherten Ersatzpflichtigen ausging, deshalb also nicht daran dachte, gegen diesen vorzugehen, sondern gegen den — zahlungskräftiger vermuteten — Versicherer. Das führte zu Verspätungen und Ungereimtheiten bei der Geltendmachung der Ansprüche. Deshalb wurde durch Art. 30 des Gesetzes vom 3. 4. 1955<sup>135</sup> das Verfahren geändert: Der fonds de garantie verzichtet jetzt auf den vorgängigen Beweis der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen und zahlt unmittelbar im Wege des Vorschusses, soweit die sonstigen Voraussetzungen seiner

131 Art. 16 des décret vom 7. 1. 1959.

132 Besson, Assurance, S. 110 ff.

133 Siehe zur vorläufigen Vollstreckbarkeit im französischen Recht z. B. Garsonnet et César-Bru, S. 215 ff. und die einschlägigen Werke zu Zivilprozeß und Zwangsvollstreckung.

134 J. O. vom 4. und 5. 1. 1954.

135 J. O. vom 4. 4. 1955.

Leistungspflicht vorliegen. Unverständlichlicherweise wurde dagegen der Betrag der Entschädigung auf 70 Prozent der Schadenersatzsumme beschränkt, was lediglich eine unnötige Komplizierung bedeutet. Die restlichen 30 Prozent können nämlich nach dem bisherigen Verfahren vom Ersatzberechtigten geltend gemacht werden. Selbstverständlich werden die schon von dem Versicherer oder dem Ersatzpflichtigen gezahlten Summen in Abzug gebracht.

#### *V. Das Verbot des Voraushonorars*

Die Begünstigung der Sozialgesetze muß dem Schützenswerten zugute kommen. Seit der Regelung über die Arbeitsunfälle wurden daher in Frankreich Verträge für nichtig erklärt, durch die Mittelsmänner es übernehmen, gegen Gewährung eines bestimmten Erfolgshonorars einen Anspruch durchzusetzen. Art. 12 des décret verbietet es ebenfalls. Allerdings ist nur die vorgängige Vereinbarung unzulässig. Infolge Beweisschwierigkeiten bleiben diese Vorschriften jedoch theoretischer Natur<sup>136</sup>. Die Rechtsschutzversicherung fällt nicht unter das Verbot, da schon frühere, gleichartige Verbote diese Versicherungsart nach h. M. nicht erfaßten<sup>137</sup>.

### **C. Die Beziehungen des fonds zum Ersatzpflichtigen und dessen Garanten**

#### *I. Die Einsetzung des fonds in die Rechte des Gläubigers*

Der fonds de garantie ist ausdrücklich kraft Gesetzes in die Rechte des Gläubigers des Schadenersatzes gegenüber dem Ersatzpflichtigen eingesetzt<sup>138</sup>. Es handelt sich also um einen gesetzlichen Forderungsübergang<sup>139</sup>. Auch ohne diese Vorschriften wäre jedoch ein Forderungsübergang möglich gewesen, indem der fonds sich die Forderung hätte abtreten lassen<sup>140</sup>. Schließlich hätte auch Art. 1251 Ziff. 3 Code civil eine Legalzession ermöglicht<sup>141</sup>, falls man den fonds als Bürgen ansieht<sup>142</sup>.

136 Bédour, S. 732.

137 Sumien, Gaz. Pal. 1952. 2.

138 Art. 15 Abs. 4 des Gesetzes, Art. 11 Abs. 1 des décret.

139 Art. 1249 Code civil.

140 Art. 1250 Ziff. 1 Code civil.

141 *La subrogation a lieu au profit de celui qui, étant tenu pour d'autres au payement de la dette, avait intérêt de l'acquitter.*

142 Vgl. u. 2. Teil, 3. Abschnitt B IV.

Dieser dem fonds de garantie zugestandene gesetzliche Forderungsübergang erspart große Mühe, die beispielsweise mit dem Nachweis verbunden gewesen wäre, daß die Forderung im Moment der Abtreitung noch bestand, und daß sie in vollem Umfang einschließlich Sicherungsrechten (insbesondere dem Recht auf die Versicherungssumme) übergegangen ist<sup>143</sup>. Neben der Legalzession hat der fonds jedoch keine Sonderrechte<sup>144</sup>. Insbesondere im Konkurs wird er, wenn das Vermögen zur Befriedigung nicht ausreicht, nach den bevorrechtigten Gläubigern mit der Quote ausbezahlt. Er hat allerdings die Rechte nach dem Gesetz vom 27. 2. 1958 auf *mesures conservatoires* nach Art. 48 bis 57 Code de procédure civile.

## *II. Forderungen, die aufgrund Legalzession auf den fonds übergegangen sind und ihm unmittelbar zustehende*

Es wurde soeben der gesetzliche Forderungsübergang behandelt. Der fonds de garantie wird in die Rechte des Gläubigers insoweit eingesetzt, als er bezahlt hat. Neben diesem abgeleiteten Anspruch besitzt er jedoch weitere, die ihm unmittelbar zustehen.

1. Die Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen ist Tatbestandsmerkmal der Legalzession, was bedeutet, daß der fonds mit seiner Forderung im allgemeinen nicht viel anfangen können wird. Ein Unfall mit Körperschaden kann ziemlich rasch erhebliche Schadenssummen erreichen. So ergibt z. B. die Statistik des Bilan<sup>145</sup>, daß dem fonds in der Zeit seit Inkrafttreten seiner Regelung (also dem 4. Juli 1952) bis zum 31. 12. 1961 insgesamt 1089 Unfälle mit einer Gesamtschadenssumme von jeweils mehr als 50 000 F vorlagen. Der fonds hat also nicht nur für Ersatzpflichtige einzutreten, die absolut zahlungsunfähig sind, sondern auch für Fälle, in denen an sich geordnete finanzielle Verhältnisse vorliegen, eine derart hohe Summe aber nicht auf einmal aufgebracht werden kann. In diesen Sachlagen fungiert er als eine Art Kreditinstitut, das dem Opfer eine sofortige Entschädigung gewährt, um dafür vom Ersatzpflichtigen die gewährte Summe in Raten und einem entsprechenden Zins- und Verwaltungskostenaufschlag wieder zurückzuholen.

Inhalt der Legalzession, d. h. dessen, was der fonds für den Ersatzpflichtigen bezahlt hat, ist eben der entstandene Körperschaden<sup>146</sup>.

143 Lemaistre, S. 147.

144 *Il n'est qu'un simple créancier chirographier*, Bédour, S. 738.

145 Bilan, S. 61.

146 Wegen der Einzelheiten vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt A II 3.

2. An unmittelbar zustehenden Forderungen gewährt Art. 11 des décret dem fonds de garantie das Recht auf Zinsen und eine Pauschale für die Kosten der Beitreibung.

a) Der fonds kann nach Art. 11 Abs. 1 die gesetzlichen Zinsen nach bürgerlichem Recht für den Zeitraum von der Zahlung der Schadensumme bis zu ihrer Rückerstattung verlangen. Die gesetzlichen Zinsen liegen nach einem immer noch gültigen décret-loi vom 8. 8. 1935<sup>147</sup> in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten bei 4 Prozent.

b) In Art. 11 Abs. 1 ist ein décret angekündigt, das den Satz der Pauschale festlegt. Dieses décret ist noch nicht erlassen. Insoweit ist diese Vorschrift noch ohne Wirkungen. Sicher wird jedoch schon jetzt bei böswilliger Nichtzahlung der Schuld der Ersatzpflichtige zu den Kosten herangezogen werden können, die durch sein Verhalten entstehen. Anspruchsgrundlage wäre die zumindest analoge Anwendung des Art. 2028 Code civil letzter Absatz<sup>148</sup>.

### *III. Die dem Rückgriff des fonds ausgesetzten Personen*

1. Der fonds de garantie kann auf den Ersatzpflichtigen in erster Linie zurückgreifen. Wer das ist, ist schon oben dargelegt worden. Es ist der Begriff der Haftung im weiteren Sinne zugrunde zu legen, die auch den *civilement responsable* umfaßt. Weitere Bedingung ist, daß eben der fonds gezahlt hat. Schwierigkeiten ergeben sich bei einer Mehrheit von Ersatzpflichtigen.

2. Wie im deutschen Recht haften auch im französischen mehrere Ersatzpflichtige u. U. gesamtschuldnerisch. Wir können von vornherein alle die Fälle ausscheiden, in denen ein bekannter und solventer Ersatzpflichtiger vorhanden ist; dann wendet sich der Ersatzberechtigte gegen diesen, der fonds wird nicht in Anspruch genommen, und es ergibt sich kein Rückgriffsproblem<sup>149</sup>.

Es ist unbestritten, daß der fonds lediglich für den Ersatzberechtigten, nicht aber für die Ausgleichsansprüche unter Gesamtschuldnern eintreten soll<sup>150</sup>. Es bleiben nur die Konstellationen, in denen bekannte, aber zahlungsunfähige Ersatzpflichtige allein oder zusammen mit unbekannten beteiligt sind.

147 J. O. vom 9. 8. 1935.

148 Vgl. u. 2. Teil, 3. Abschnitt B IV.

149 Cour d'Appel de Paris vom 11. 5. 1954, R. G. A. T. 1956, S. 178.

150 In früheren Vorschlägen zur Schaffung eines fonds de garantie war man von anderen Vorstellungen ausgegangen und wollte ihn verpflichten, zunächst den Ersatzberechtigten zu entschädigen, und dann im Rahmen der Ausgleichsansprüche gegen die einzelnen Ersatzpflichtigen vorzugehen. So z. B. Fortin-Tunc, S. 158 f.

Bei Beteiligung von sowohl unbekanntem als auch bekanntem, nichtversichertem und zahlungsunfähigem Ersatzpflichtigem liegt eine Entscheidung vor<sup>151</sup>. Auch ohne die unmittelbare oder analoge<sup>152</sup> Anwendung der Vorschriften über die Bürgschaft kommt man in jedem Fall zu dem Ergebnis, daß der fonds in die Rechte des Ersatzpflichtigen eingesetzt wird. D. h., daß er nach seiner Wahl die beiden Urheber in Anspruch nehmen kann, und zwar für das Ganze.

3. Bei einer Kumulation von Ansprüchen wäre ein Versicherer nicht in der Lage, daraus eine (teilweise oder vollständige) Aufrechnung herzuleiten<sup>153</sup>. Anders der fonds de garantie, dessen bürgschaftsähnliche Stellung<sup>154</sup> ihn berechtigt, zunächst die Aufrechnung zu verlangen<sup>155</sup>.
4. Hat der fonds de garantie vor der Strafverfolgungsverjährung bezahlt — das sind vor allem Fälle der Unfallflucht — dann ist streitig, ob er nun seinen Anspruch als Nebenkläger im Strafprozeß geltend machen kann. Mazeaud-Tunc<sup>156</sup> halten dies für zulässig. Nicht dagegen Meurisse<sup>157</sup>, der auf die Schwierigkeiten verweist, welche die Strafgerichte und besonders die *Chambre criminelle de la Cour de cassation* der Teilnahme all derer am Strafprozeß machen, die einen indirekten Schaden erlitten haben, wie Sécurité sociale, Versicherer usw. Diese Ansicht ist für die Rechtsprechung maßgebend. Richtig ist die erste, da sie ohne große Störungen des Prozesses zu einer raschen Abwicklung des Rückgriffs vor den Strafgerichten führt.
5. Bei Zahlungsunfähigkeit eines Versicherers zahlt der fonds de garantie unmittelbar an den Ersatzberechtigten<sup>158</sup>. Damit taucht auch hier die Frage des Rückgriffs des fonds auf, falls die Liquidation des Versicherers nicht zur vollen Befriedigung der Gläubiger ausreicht.

Besson<sup>159</sup> hätte eine Lösung in Anlehnung an die Regelung beim fonds de garantie der Arbeiterunfallversicherung für möglich gehalten, die einen wirksam versicherten Haftpflichtigen nicht noch einem Rückgriff aussetzt. Er erkennt jedoch an, daß in der Regelung über den fonds nichts enthalten ist, was eine solche Lösung

151 Cour d'Appel d'Angers vom 30. 7. 1953, D. 1953. 705.

152 Vgl. u. 2. Teil, 3. Abschnitt B IV.

153 Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 811 ff.

154 Vgl. u. 2. Teil, 3. Abschnitt B IV.

155 Cour d'Appel de Lyon vom 10. 12. 1954, R. G. A. T. 1955, S. 77.

156 Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 1011.

157 Meurisse, Dix années.

158 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt B IV 3 d.

159 Besson, Le fonds de garantie.

stützen könnte<sup>160</sup>. Vielmehr ist ihm das Recht durch Art. 30 Abs. 3 des Gesetzes vom 3. 4. 1955<sup>161</sup> ausdrücklich zugebilligt, was durchaus konsequent ist und das schon mehrfach betonte Prinzip bestätigt, daß der fonds eben nur die Ansprüche der Verkehrsopfer garantiert, nicht aber die anderer Personen wie der Versicherungsnehmer. Solange man nicht diese Zielsetzung ändern will, ist es nicht gerechtfertigt, einen Rückgriff gegen den Versicherungsnehmer auszuschließen, wie es Lemaistre und Sumien<sup>162</sup> wollen. Daneben wollte man auch vermeiden, daß die Kraftfahrer sich gesichert fühlen, wenn sie sich von Versicherern garantieren lassen, *pratiquant l'assurance au rabais*. Es besteht u. U. jedoch die Möglichkeit einer Amtshaftung der Versicherungsaufsicht.

#### *IV. Der Rückgriff auf den Versicherer*

Auch ein Rückgriff auf den Versicherer ist möglich. Ein Beispiel wurde soeben behandelt, nämlich der Rückgriff auf den Versicherer in Liquidation. Der fonds de garantie ist<sup>163</sup> ausdrücklich in die Rechte des Ersatzberechtigten gegen den Versicherer eingesetzt, soweit er ihn entschädigt hat. Es muß sich also um Fälle handeln, in denen der fonds den Ersatzberechtigten entschädigte, obwohl er einen Anspruch gegen den Versicherer hatte. Durch die oben dargelegten Lösungen im Falle des bekannten und versicherten Ersatzpflichtigen ist jedoch für einen solchen Tatbestand praktisch kein Raum. Denkbar ist, daß der fonds die Entschädigung als dringlich ansah, oder daß er fälschlicherweise zunächst die Begründetheit der Einwendungen des Versicherers angenommen hatte. Weiterhin, daß ein versicherter Ersatzpflichtiger, der zunächst unbekannt blieb, später noch identifiziert werden konnte.

#### **D. Die Finanzierung des fonds**

Das Problem der Finanzierung des fonds de garantie hat weit mehr als alle bisher behandelten Rechts- und Sachfragen Stoff zur Diskussion geliefert. Man war sich immer weitgehend darüber einig, daß die Verkehrsopfer ihren Schaden abwälzen können sollen. Aber auf

160 Ebenso Bédour, S. 715.

161 J. O. vom 4. 4. 1955.

162 Lemaistre, S. 164 und Sumien, Gaz. Pal. 1952. 2.

163 Art. 15 Abs. 4 des Gesetzes, Art. 11 Abs. 1 des décret.

wen, das war und ist streitig<sup>164</sup>. Zunächst wird an dieser Stelle die gesetzliche Lösung dargestellt<sup>165</sup>.

Die Finanzierung des fonds erfolgt aus verschiedenen Abschöpfungen. Der gesetzliche Forderungsübergang im Falle der Entschädigung des Ersatzberechtigten wurde schon erwähnt<sup>166</sup>. Weiterhin schuf Art. 15 Abs. 5 des Gesetzes Beiträge der Versicherer und der versicherten und nicht versicherten Kraftfahrer. Daneben enthält Art. 5 des Gesetzes vom 27. 2. 1958 einen Aufschlag von 50 Prozent auf die Strafen wegen Verstoßes gegen die Versicherungspflicht. Schließlich bleiben noch einige Nebeneinnahmen wie Zinsen, Dividenden aus Anlagen usw.

### *I. Die Legalzession*

Die praktische Bedeutung ist für den fonds de garantie verhältnismäßig gering. Von der Gründung bis zum Jahre 1961 brachte sie etwa 3 Millionen F gegenüber Gesamteinnahmen von 282 Millionen F ein<sup>167</sup>.

### *II. Die Beiträge der versicherten und unversicherten Kraftfahrer und der Versicherer*

1. Art. 14 Abs. 2 décret bestimmt als Höchstbeitrag der Versicherer 12 Prozent der Gesamtbelastung des fonds. Durch décret vom 8. 8. 1952<sup>168</sup> wurde der Satz auf 10 Prozent festgelegt (Art. 1 Abs. 2). Art. 2 bestimmt, daß der fonds von den Versicherern Vorschußzahlungen auf ihre Beiträge verlangen kann. Der Grund leuchtet ohne weiteres ein: Der fonds soll schon seine laufenden Ausgaben decken können, ohne daß er auf Kreditaufnahmen angewiesen ist.

Nach Art. 13 Ziff. 1 werden diese 10 Prozent jährlich auf die Versicherer nach folgendem Schlüssel verteilt: Jeder Versicherer zahlt einen Beitrag entsprechend seinem Anteil am Gesamtaufkommen an Prämien und Beiträgen aus der Kraftfahrzeugversicherung im vergangenen Geschäftsjahr. Dieser wird vom fonds festgestellt und eingezogen.

2. Die Beiträge der versicherten Kraftfahrer waren zunächst auf 1,5 Prozent der Prämien für die gesamte Automobilversicherung fest-

164 Besson, Le fonds de garantie.

165 Ob sie zu billigen ist und welche anderen Möglichkeiten es gibt, ist eng mit dem den Leistungen des fonds de garantie zugrundeliegenden Rechtsprinzip verbunden, kann also erst nach dessen Herausarbeitung behandelt werden.

166 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt C.

167 Bilan, S. 62.

168 J. O. vom 15. 8. 1952.

gelegt worden, da die Versicherer es für unmöglich hielten, nach der eigentlichen Haftpflichtversicherung und den anderen Kraftfahrversicherungen aufzugliedern. Schließlich machte das décret vom 30. 12. 1957<sup>169</sup>, das den Art. 13 Ziff. 3 des décret änderte, die eigentliche Haftpflichtversicherung zur Erhebungsgrundlage. Nach einer Erhöhung auf 2 Prozent ermäßigte das décret vom 13. 8. 1963<sup>170</sup> den Hebesatz wiederum auf 1,5 Prozent. Für die Einziehung durch die Versicherer wird durch Art. 13 Ziff. 3 auf ein arrêté vom 25. 9. 1952 verwiesen<sup>171</sup>.

Art. 13 letzter Absatz verweist schließlich auf ein règlement, das die Beiträge für die ausländischen Fahrzeuge bestimmt<sup>172</sup>. Art. 1 erfaßt die zulassungspflichtigen Fahrzeuge, wenn sie nicht entsprechend der französischen Regelung in Frankreich angemeldet sind, und die nicht zulassungspflichtigen, soweit Personen sie in den Verkehr bringen, die ihren gewöhnlichen Wohnsitz nicht in Frankreich haben. Die Ausländer haben dabei die Wahl, die Beiträge der versicherten und nicht versicherten Kraftfahrer zu entrichten<sup>173</sup>, die grüne Karte zu benutzen oder eine Grenzversicherung abzuschließen. Im Falle einer Grenzversicherung hat der Versicherungsnehmer die Möglichkeit zwischen zwei, sieben oder einundzwanzig Tagen zu wählen und dafür einen pauschalen Betrag je nach Art des Fahrzeugs zu bezahlen<sup>174</sup>. Diese Beiträge werden durch den *Pool assurance frontière* an die Administration d'Enregistrement weitergeleitet, entsprechend den oben behandelten Beiträgen von Inländern. Soweit als Halter ein fremder Staat nachgewiesen wird, werden die Fahrzeuge wie die des französischen Staates behandelt.

3. In der ursprünglichen Fassung des Abs. 5 des Art. 15 des Gesetzes war als einer der Beiträge zur Finanzierung des fonds de garantie vorgesehen, für einen Verkehrsunfall mit Körperschaden von dem Ersatzpflichtigen einen Beitrag zu erheben, falls seine Haftpflicht nicht von einer Versicherung gedeckt wird. Dieser Beitrag sollte den Gegenstand einer ausdrücklichen Verurteilung zusammen mit der zum Schadenersatz bilden, wenn der Anspruch nicht schon außergerichtlich verglichen wurde.

169 J. O. vom 31. 12. 1957.

170 J. O. vom 22. 8. 1963.

171 J. O. vom 28. 9. 1952. Einzelheiten über den Modus der Einziehung der Beiträge zum fonds de garantie siehe Instruction.

172 Règlement d'administration publique vom 26. 3. 1959, J. O. vom 27. 2. 1959.

173 Art. 13 Ziff. 2 und 3.

174 Man folgte damit einem Vorschlag von Fortin-Tunc, S. 80 f.

Die Bestimmung hatte zu verschiedenen Schwierigkeiten Anlaß gegeben, da die Richter die Verpflichtung zu einem besonderen Anspruch häufig vergaßen<sup>175</sup>. Weiter bestimmten sie auch den Betrag, obwohl dies dem bureau d'enregistrement obliegt und die Berechnung enthielt vielfach Fehler.

Die Rechtsprechung der Cour de Cassation<sup>176</sup> hatte verschiedentlich die Stellung der Gerichte präzisiert. Die Gesetzgebung wurde an diese Rechtsprechung angeglichen<sup>177</sup>. Der Beitrag der Nichtversicherten für Unfälle, die die in Art. 2 des décret festgelegten Merkmale aufweisen, wird auf den Gesamtbetrag der aus einem solchen Unfall entstehenden Ersatzbeträge für Körperschäden erhoben.

a) Im Falle einer gerichtlichen Entscheidung sprach das Urteil die Verpflichtung zur Zahlung des Beitrags ursprünglich zusammen mit der zum Schadenersatz von Amts wegen aus. Dagegen müssen die Entscheidungen nunmehr ausdrücklich feststellen, ob der Ersatzpflichtige versichert ist oder nicht. Daneben ist das Gericht verpflichtet, eine Aufteilung der Schadenersatzsumme in Körper- und Sachschaden vorzunehmen.

Kommen die Gerichte ihrer Verpflichtung nicht nach, so kann die Erhebung des Beitrags auch auf bloße Anzeige des fonds de garantie beim Enregistrement erfolgen (Art. 13 Ziff. 2 a des décret). Dann stellt der Enregistrement fest, ob der Ersatzpflichtige versichert ist, und teilt die Schadensumme in Körper- und Sachschaden auf.

b) Im Falle eines Vergleichs erfährt der fonds durch die Verpflichtung zur dessen Anmeldung vom Entstehen der Beitragspflicht. Der Beitrag wird unmittelbar durch den Enregistrement erhoben (Art. 13 Ziff. 2 b décret).

c) Aus der Bestimmung der Person des Beitragspflichtigen ergeben sich verschiedene Sonderfragen.

aa) So ist zunächst festzustellen, wer als Nichtversicherter gilt. Art. 13 Ziff. 2 präzisiert: Als versichert im Sinne der vorliegenden Vorschrift werden die Personen angesehen, deren zivilrechtliche Haftung durch einen Versicherungsvertrag gedeckt wird, der den im Gesetz vom 27. 2. 1958 geforderten Bedingungen entspricht. Aus dem zitierten Text ergibt sich, daß für die Erhebung des Beitrags dasselbe gelten muß, wie für die Frage der Strafbarkeit nach Art. 5 des Gesetzes vom 27. 2. 1958. Art. 5 verweist auf Art. 1, denn strafbar macht sich, wer nicht durch eine den Bedingungen

175 Bilan, S. 9.

176 Cass. crim. vom 4. 6. 1957, D. 1958. 125, note Besson; Cass. crim. vom 7. und 15. 10. 1958, D. 1959. 21; Cass. crim. vom 5. 12. 1957, Gaz. Pal. 1958. 1. 1.

177 Art. 13 bis 15 des décret.

des Art. 1 entsprechende Versicherung gedeckt ist. Art. 1 fordert die Versicherung unter den Bedingungen des décret vom 7. 1. 1959. Es wurde dargelegt, daß gewisse Klauseln nach Art. 10 Abs. 1 und 2 noch, andere jedoch nicht mehr den Anforderungen des Gesetzes genügen<sup>178</sup>. Selbst an sich erlaubte Haftungsausschlüsse genügen also der Verpflichtung des Gesetzes nicht mehr. Insoweit wird auch der Ersatzpflichtige zum Nichtversicherten nach Art. 13 décret.

Entgegen Mazeaud-Tunc<sup>179</sup> löst die Verwirkung der Ausschlüsse des Art. 9 des décret vom 7. 1. 1959 nicht die Verpflichtung zur Zahlung des Beitrags aus, da deren Verwirkung andererseits nicht bedeutet, daß der Ersatzpflichtige seiner Pflicht zur Versicherung nicht nachgekommen ist. Die Fälle der Verwirkung der Garantie durch Nichtzahlung der Prämie und die Ausschlüsse des Art. 10 führen dagegen trotz Bestehens eines Versicherungsvertrags zur Beitragspflicht<sup>180</sup>.

- bb) Dabei ist die Zahlungsfähigkeit des Ersatzpflichtigen ohne jeden Einfluß auf die Beitragsverpflichtung<sup>181</sup>. Es handelt sich nicht um eine Strafe für die Zahlungsunfähigkeit, sondern um einen Beitrag zum fonds de garantie<sup>182</sup>, den die Nichtversicherten ja nicht bezahlt haben.
- d) Es ist weiter festzustellen, auf welche Summe der Beitrag erhoben wird. Indem Art. 13 festlegt, daß der Beitrag auf den gesamten Beitrag des Schadens erhoben wird, den der für einen Unfall mit Körperschaden Ersatzpflichtige tragen muß, beseitigte er eine andere frühere Schwierigkeit, nämlich daß Sécurité sociale oder der Staat den Ersatzberechtigten zum Teil entschädigten und den Betrag im Rückgriff von dem Ersatzpflichtigen betrieben. Auch dann ist der Beitrag auf die gesamte Summe geschuldet, einschließlich dessen, was von den genannten Einrichtungen bezahlt wurde<sup>183</sup>.
- e) Bei einer Mehrheit von Ersatzpflichtigen gelten die gleichen Regeln wie beim Rückgriff. Bei mehreren gesamtschuldnerisch Haftenden wird der Beitrag insoweit nur auf den Anteil erhoben, als die an-

178 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt B.

179 Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 1004.

180 So auch Mazeaud-Tunc, aaO.

181 Tribunal correctionnel d'Auxerre vom 24. 2. 1963, R. G. A. T. 1954, S. 190.

182 Besson, Les débuts.

183 Dagegen ohne Begründung: Tribunal correctionnel de la Seine vom 9. 12. 1953, D. 1954. somm. 25; dafür Esmein, Le rôle, S. 90 und Besson, Les débuts, der auch auf ein Rundschreiben des Justizministers an die Staatsanwaltschaften vom 29. 3. 1954 — J. C. P. 1954. III. 18871 — verweist.

deren versichert sind. Sobald jedoch mehrere Nichtversicherte gesamtschuldnerisch verurteilt werden, kann von jedem der Beitrag auf die Summe der Forderungen gegen die nicht versicherten gesamtschuldnerisch Verurteilten erhoben werden<sup>184</sup>. Bei Unfallflucht des einen wird entsprechend den Regeln über die Gesamtschuld der bekannte, nicht versicherte Ersatzpflichtige mit dem Beitrag auf die gesamte Summe belastet. Bei Mitverschulden (*neutralisation*) ist der Beitrag vor einer Aufrechnung zu erheben.

f) Schließlich ist noch darzulegen wie der Beitrag erhoben wird und in welcher Höhe. Art. 13 des décret bestimmt: Der Beitrag wird vom Service d'Enregistrement nach den gleichen Vorschriften, unter den gleichen Garantien und Strafandrohungen erhoben, wie sie für die Eintragungsgebühren (*droit d'enregistrement*) gelten; und zwar bei gerichtlicher Entscheidung bei der Registrierung dieser Entscheidung oder bei Anzeige des fonds de garantie innerhalb eines Monats von der Geltendmachung durch den Service d'Enregistrement an. Art. 14 bestimmt die Höhe des Beitrags: 10 Prozent. Verursacht ein vom Staat, einer öffentlichen Körperschaft oder bestimmten Unternehmen nach Art. 47 Abs. 4 des décret vom 14. 11. 1949<sup>185</sup> benutztes Fahrzeug einen Unfall, so ist der Satz auf 5 Prozent herabgesetzt. Daneben sieht Art. 15 einen Verwaltungskostenzuschlag von 3 Prozent auf alle Beiträge vor.

### *III. Der Zuschlag zur Strafe wegen Nichtversicherung*

Es wurde bei der Behandlung der Pflichtversicherung schon auf die Strafbestimmung des Art. 5 des Gesetzes vom 27. 2. 1958 hingewiesen. Dessen Abs. 2 bestimmt einen Zuschlag von 50 Prozent auf die Strafe wegen Nichtversicherung — erhoben bei deren Einziehung zugunsten des fonds de garantie. Dies gilt auch für anstelle an sich verwirkter Freiheitsstrafen verhängte Geldstrafen.

### *IV. Sonstige Einkünfte*

Schließlich kommen die Einnahmen des fonds de garantie entsprechend den Buchstaben c, d und e des Art. 16 erster Absatz des décret in Frage. Es handelt sich um die Einkünfte aus Anlagen und die Zinsen aus Kontokorrent, die Einkünfte aus dem Verkauf von beweglichen und unbeweglichen Sachen und schließlich aus allen anderen Einnahmequellen, die dem fonds de garantie zur Verfügung gestellt werden.

<sup>184</sup> So auch Esmein, *Le rôle*, S. 90 und Besson, *Les débuts*.

<sup>185</sup> J. O. vom 15. 11. 1949.

## E. Die Verwaltung des fonds

### I. Die Organe

Die Statuten des fonds de garantie<sup>186</sup> zählen die Rechte der *assemblée générale* und die mit der Verwaltung betrauten Organismen auf: *Conseil d'Administration*, *le Directeur* und *le Commissaire du Gouvernement*.

1. Die zugelassenen Versicherer versammeln sich zumindest einmal im Jahr in der Generalversammlung (*assemblée générale*). Die Bedeutung der Generalversammlung besteht in folgendem: Sie beschließt den *règlement intérieur* vor seiner Bestätigung durch den Finanzminister (Art. 18 Abs. 1 der Statuten). Die Generalversammlung benennt die sieben Mitglieder des Verwaltungsrats, die die Versicherer repräsentieren.
2. Entsprechend den Bestimmungen des Art. 20 des décret wird der fonds de garantie von einem Verwaltungsrat geführt. Er setzt sich zusammen aus sechs Vertretern der Versicherer, einem Vertreter der landwirtschaftlichen Kassen und fünf Vertretern, die vom Finanzminister bestimmt werden. Dieser nimmt dabei auf die Vorschläge der im Art. 20 Abs. 5 aufgezählten Organisationen Rücksicht.

Der Verwaltungsrat trifft alle zur Bewältigung der Aufgaben des fonds erforderlichen Entscheidungen. Was nicht ausdrücklich der Zuständigkeit der Generalversammlung unterstellt ist, fällt in die des Verwaltungsrats<sup>187</sup>.

Er wählt die *sociétés gestionnaires* und bestimmt die Höhe der Kostenerstattung für deren Geschäftsführung. Der Präsident des Verwaltungsrates erhält ebenso wie die anderen Mitglieder kein Entgelt und geht keinerlei Verpflichtungen im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit ein. Art. 10 der Statuten: Er ist nur für die (bloße) Ausübung seines Amtes verantwortlich, ebenso wie die Mitglieder des Verwaltungsrates. Darüber hinaus vertritt er den fonds (Art 13), vorbehaltlich einer Vollmacht anderer Personen.

3. Art. 14 der Statuten überträgt die vollziehende Gewalt durch den Verwaltungsrat auf einen Direktor.

### II. Die Geschäftsführung

Der fonds de garantie vertraut bestimmten Versicherern die Ge-

186 Sie sind angeschlossen an das décret vom 8. 8. 1952, J. O. vom 15. 8. 1952, das ihre Billigung enthält.

187 Bédour, S. 695.

schäftsführung in seinem, des fonds Namen an. Diese Gesellschaften werden vom Verwaltungsrat ausgesucht und heißen geschäftsführende Gesellschaften — *sociétés gestionnaires*. Zweck dieser Regelung ist, die Kosten niedrig zu halten und den eingespielten Apparat der Versicherer zu verwenden<sup>188</sup>.

1. Im Verhältnis von fonds und geschäftsführenden Gesellschaften sind die Geschäfte verteilt: Die Anträge auf Entschädigung, die Protokolle der Polizei werden an den fonds de garantie adressiert, der allein darüber entscheidet, was damit zu tun sei (Art. 3 des *règlement intérieur*), ob und wie die Fälle an die geschäftsführenden Gesellschaften zu verteilen sind, da der fonds sich gewisse Fälle von besonderer Bedeutung vorbehalten will. Nach Art. 5 des *règlement intérieur* kann der fonds auch jederzeit die Rückgabe gewisser Fälle oder der Unterlagen oder auch aller Fälle verlangen, die die Gesellschaft bearbeitet.
2. Die geschäftsführende Gesellschaft ist für Rechnung des fonds de garantie tätig und auch nur in dessen Namen. Sie ist also lediglich seine Beauftragte. Grundsätzlich wird für jedes Departement eine geschäftsführende Gesellschaft ausgewählt. Die Gesellschaft ist dann für dieses Departement zuständig. Da der fonds an die Gesellschaften einen bedeutsamen Auftrag erteilt, sind diese verpflichtet, die *diligentia quam in suis* anzuwenden (Art. 3 Abs. 2 des *règlement*). Nach dem *règlement* bestimmen sich die Verpflichtungen der geschäftsführenden Gesellschaften. Art. 1: Den Untersuchungen und dem Verfahren zu folgen, Vergleiche herbeizuführen und zu prüfen, und allgemein alle Auskünfte einzuholen, und alle angebrachten Schritte zu unternehmen. Daneben die Zahlungsfähigkeit des Ersatzpflichtigen schon vor der Befassung des fonds mit einem Antrag zu untersuchen. Sie betreiben auch die Einziehung der übergegangenen Forderungen.

Dazu benutzen die Gesellschaften ihr schon vorhandenes Personal, ihre üblichen Anwälte etc. So werden die Kosten niedrig gehalten und der fonds kann an der Erfahrung der Versicherer in der Bearbeitung von Automobilschadensfällen teilhaben<sup>189</sup>.

Die *société gestionnaire* bezahlt schließlich auch die dem Ersatzberechtigten zukommende Entschädigung. Dabei wird eine Quittung vom Ersatzberechtigten bestätigt, in der ausdrücklich festgehalten wird, daß die Zahlung durch den fonds aufgrund des Art. 15 des Gesetzes erfolgt. Diese Fassung schaltet jeden Streit über die Legalzession aus.

188 Bédour, S. 696 f.; Bilan, préface.

189 Bilan, préface.

Nach Art. 12 des *règlement intérieur* erfolgt die Festsetzung der von den Gesellschaften ausgelegten Kosten nach den vom Verwaltungsrat bestimmten Sätzen. Die Gesellschaften errichten hierzu einen *état des sinistres*, die noch zu regulierenden Unfälle am Ende des Jahres und dreimal im Jahr einen Rechnungsauszug mit der Darlegung der bezahlten Beträge, Kosten und eingegangenen Geldsummen (Art. 14 des *règlement*).

### *III. Die Rechnungsführung*

Der *fonds de garantie* besitzt drei Konten: Ein Konto mit der *Caisse des Dépôts et Consignations*. Ein weiteres mit jeder Versicherungsgesellschaft als Schuldner ihrer eigenen Beiträge und der der Versicherungsnehmer. Schließlich ein Konto mit jedem der geschäftsführenden Versicherer. Die Einzelheiten sind durch die Art. 11 und 15 des *règlement intérieur* bestimmt. Über das Konto bei der *Caisse des Dépôts et de Consignations* wird diese zum Bankier des *fonds*, wobei der *fonds* dort die Zinsen erhält, die die Staatskasse der *Caisse* bezahlt<sup>190</sup>.

### *IV. Die Staatskontrolle*

Der Staat kontrolliert weitgehend die Tätigkeit des *fonds de garantie*. Fünf der zwölf Mitglieder des Verwaltungsrates werden vom Finanzminister letztlich bestimmt; seine Statuten billigt ein *décret*, das nach dem Bericht des Finanzministers ergeht. Schließlich und vor allem übt ein vom Finanzminister ernannter Regierungskommissar eine Kontrolle über die gesamte Tätigkeit des *fonds* aus. Er kann an sämtlichen Sitzungen des Verwaltungsrates und seiner Unterabteilungen teilnehmen und sich alle Rechnungsunterlagen vorlegen lassen. Entscheidungen, die in den genannten Gremien ergangen sind, werden grundsätzlich erst nach Ablauf von 15 Tagen gültig, wenn nicht unmittelbar die Billigung ausgesprochen oder die Genehmigung verweigert wird. Soweit es sich nicht um das Eingehen einer finanziellen Verpflichtung handelt, verkürzt sich die Frist auf fünf Tage (Art. 20 und 21 des *décret*).

Ein Problem ergibt sich daraus, daß für den Fall eines Vetos des Regierungskommissars kein Rechtsmittel bestimmt ist. Nach den allgemeinen Rechtsprinzipien kann der *fonds de garantie* dann einmal den Minister um Abhilfe bitten, und für den Fall der Ablehnung seiner Bitte Klage vor dem *Conseil d'Etat* wegen eines *excès de pouvoir* erheben. Das gleiche gilt bei Untätigkeit des Ministers.

190 Marty, S. 192.

## *Zweiter Abschnitt*

### **Der Entschädigungsfonds in Deutschland**

#### **A. Die Vorläufer**

Zwar sah man in Deutschland, daß in anderen Ländern zumindest die Diskussion um den Garantiefonds lebhaft war<sup>191</sup>, vor der Einführung der Pflichtversicherung war jedoch die Auseinandersetzung um eine der Unfallversicherung entsprechende Lösung der Probleme des Schutzes der Verkehrsoptiker vorherrschend<sup>192</sup>.

Erst als man nach dem Krieg geordnete wirtschaftliche Verhältnisse erreicht hatte, war eine Behandlung solcher Probleme wieder möglich. Dazu trug die Entwicklung in den europäischen Ländern bei und schließlich das europäische Abkommen, das eine Verpflichtung zur Schaffung eines Garantiefonds bzw. einer entsprechenden Einrichtung enthält.

#### *I. Die Richtlinien von 1955*

Im Jahre 1955 entschloß sich der Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer, die Schäden aus Unfallflucht unter gewissen Voraussetzungen zu übernehmen<sup>193</sup>. Er ersetzt nur Körperschäden im Rahmen des StVG. Nach einer Wartefrist von sechs Monaten erfolgte die Feststellung der Entschädigung, auf die kein Rechtsanspruch bestand. Sie wurde gewährt, soweit es den Vermögens- und Einkommensverhältnissen des Geschädigten und der Billigkeit entspricht; eine Schiedskommission entschied in Zweifelsfällen.

191 Vgl. Jannott, Haftpflichtrecht und -versicherung, S. 25 ff.

192 Vgl. u. Nicht zu verwechseln mit einem Garantiefonds ist die sogenannte Liberalitätsentschädigung (vgl. Elbertzhagen, S. 33 f.; Döring, S. 73). Die Liberalitätsentschädigung griff ein, wenn das Haftungsverhältnis gestört war. Obwohl man damit annehmen könnte, daß es sich um den Schutz des Ersatzberechtigten handele, war lediglich das Interesse des Versicherungsnehmers maßgebend.

Es kann nämlich sein, daß der Versicherungsnehmer gegenüber dem Geschädigten eine gewisse Konzilianz zeigen muß (z. B. aus geschäftlichen Rücksichten). Dies ist zu unterscheiden von der Einrichtung einer Billigkeitskommission, die das gestörte Versicherungsverhältnis behandelte (Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 66).

193 Vgl. Unbekannt, VW 1955, S. 628 f.

Es ist unbestreitbar, daß diese Regelung lediglich ein Anfang sein konnte. Es sei vorausgenommen, daß die Kritik<sup>194</sup> immer zu berücksichtigen hat, daß sie als freiwillige Leistung der Versicherer beachtenswert war<sup>195</sup>.

## *II. Die Verkehrsopferhilfe*

Am 1. 5. 1963 trat ein zwischen dem Verein „Verkehrsopferhilfe e. V.“ und den Versicherern, die die Kraftverkehrsversicherung betreiben, geschlossener Vertrag in Kraft (Art. 15 Abs. 1)<sup>196</sup>.

Ein durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs Geschädigter kann seine ihm gegen den Halter oder Fahrer des Fahrzeugs zustehenden Ansprüche auch gegen die Verkehrsopferhilfe geltend machen, wenn Unfallflucht oder Nichtversicherung vorliegt (Art. 1).

Der Ersatz durch die Verkehrsopferhilfe ist einmal beschränkt auf Schäden nach den §§ 823, 844, 845 BGB, 10 StVG und wird andererseits nur im Rahmen der §§ 158 b ff. VVG gewährt (Art. 1 und 2).

Nach Art. 3 Abs. 1 und 2 sind die Ansprüche gegen die Verkehrsopferhilfe streng subsidiär.

Nach Abs. 3 sind bei Schäden aus Unfallflucht Schmerzensgeld und Sachschäden am Kraftfahrzeug oder dessen Anhänger von der Garantie ausgeschlossen. Bei anderen Sachschäden und der Verletzung sonstiger Rechte ist ein Selbstbehalt des Ersatzberechtigten von 1000,— DM vorgesehen. Art. 6 ff. regeln die Geltendmachung. Danach bearbeitet grundsätzlich der einzelne Versicherer die Ansprüche. Nächste Instanz ist eine Regulierungskommission der Verkehrsopferhilfe, gegen deren Entscheidung eine Schiedsstelle angerufen werden kann. Art. 10 läßt nach einer bestimmten Frist die Klage gegen die Verkehrsopferhilfe zu.

Die Ersatzberechtigten haben ihre Ansprüche in Höhe der Leistungen der Verkehrsopferhilfe abzutreten (Art. 4).

Schäden, die ein deutscher Staatsangehöriger im Ausland erleidet, werden so behandelt, als ob sie sich in der Bundesrepublik ereignet hätten, soweit eine Schlechterstellung gegenüber den Angehörigen des fremden Staates auszugleichen ist. Soweit keine Gegenseitigkeit oder vertragliche Bindung vorliegt, haben dagegen Ausländer keine Ansprüche gegen die Verkehrsopferhilfe (Art. 11 und 12).

194 Wie sie von Unbekannt, VP 1957, S. 26 und von Wilms vorgebracht wird.

195 Eine Neufassung der Richtlinien vom 1. 1. 1957 änderte grundsätzlich nichts.

196 Abgedruckt z. B. in VersR 1963, S. 1010 ff.

Nach Art. 13 erfolgt die Finanzierung durch die Versicherer im Wege des Umlageverfahrens.

Auch hier gilt das gleiche wie oben: Grundsätzlich muß sich eine Kritik gegenüber einer freiwilligen Aktion zurückhalten, die jedenfalls eine erhebliche Verbesserung der früheren Richtlinien darstellt<sup>197</sup>.

## B. Der Entschädigungsfonds

Am 16. 5. 1964 brachte die Bundesregierung den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter ein. Er wurde am 5. 4. 1965 Gesetz (BGBl. I S. 213) und tritt nach § 16 am 1. 10. 1965 in Kraft. Für den Entschädigungsfonds verweist § 16 auf § 13 Abs. 3, wonach dessen Regelung spätestens zwei Jahre nach dem Gesetz in Kraft tritt. Das Gesetz bringt im dritten Abschnitt in den §§ 12 und 13 eine mit dem Vertrag über die Verkehrsopferhilfe fast vollständig übereinstimmende Regelung eines Entschädigungsfonds. Die geringfügigen Unterschiede beziehen sich auf die Gewährung von Schmerzensgeld<sup>198</sup>, die Verjährung<sup>199</sup> und Finanzierung<sup>200</sup>. Es besteht auch die Absicht, die Verkehrsopferhilfe als Träger des Entschädigungsfonds zu wählen<sup>201</sup>.

197 Ebenso zunächst Unbekannt, VP 1963, S. 91.

198 Nach § 12 Abs. 2 Entwurf kann bei Unfallflucht eine Entschädigungsleistung nach § 847 BGB geltend gemacht werden, wenn und soweit die Leistung einer Entschädigung wegen der besonderen Schwere der Verletzung zur Vermeidung einer groben Unbilligkeit erforderlich ist.

199 Die Verjährungsfrist beträgt entsprechend § 852 BGB drei Jahre von Kenntnis des Schadens an (§ 12 Abs. 3 PfIVG). Das bedeutet, daß bei Unkenntnis der Regelung über den Entschädigungsfonds die Verjährung trotzdem zu laufen beginnt (RG 142, 348 ff. 350). Zwar würde bei einer entsprechenden Anwendung des § 852 Abs. 1 BGB die Unkenntnis von der Person des Ersatzpflichtigen (des Fonds) den Lauf der Verjährung hemmen. Diese Frage braucht jedoch nicht entschieden zu werden, da im vorliegenden Fall die mangelnde Kenntnis von der Person des Ersatzpflichtigen und Unkenntnis der gesetzlichen Regelung grundsätzlich identisch sein werden.

200 Das Gesetz sieht in § 13 Abs. 1 die Möglichkeit vor, auch die Halter von Fahrzeugen zur Finanzierung heranzuziehen, die nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 PfIVG von der Versicherungspflicht befreit sind.

201 Vgl. Begründung des Entwurfs zu § 13 Abs. 1 und § 13 Abs. 2 und 1 des PfIVG.

## *Dritter Abschnitt*

### Die rechtliche Einordnung des fonds de garantie

Sowohl die Institution fonds de garantie als solche wie auch ihre Leistungen sind rechtlich zu klassifizieren. Das erste meint die Organisationsform, das zweite versteht sich von selbst. Diese rechtliche ist zu unterscheiden von der rechtssystematischen Einordnung<sup>202</sup>.

#### **A. Die Organisationsform**

Die juristische Natur des fonds de garantie paßt in keine der herkömmlichen Schablonen. Es steht lediglich fest, daß er eine juristische Person ist. Dies ist in Art. 15 Abs. 3 des Gesetzes ausdrücklich festgestellt. Er ist einerseits privatrechtlich organisiert. Dafür sprechen die Zuständigkeitsregelung (Zivilgerichte) und die privatrechtlichen Anstellungsverhältnisse<sup>203</sup>. Daher kann er keine Anstalt des öffentlichen Rechts sein. Auf der anderen Seite hat man jede Bezugnahme auf das Vereinsgesetz vermieden, hat man (Art. 20 Abs. 1) die Versicherer zur Teilnahme gezwungen, seine Finanzierung (zumindest auch) auf öffentlichrechtliche Leistungen gestützt und insbesondere eine strenge staatliche Überwachung eingeführt. Auch eine juristische Person des Privatrechts wird seiner Organisationsform daher nicht gerecht.

Man ist sich einig, daß es sich um eine juristische Person *sui generis*, um ein zwischen öffentlichem und privatem Recht stehendes Gebilde handelt<sup>204</sup>.

Der Entschädigungsfonds ist dagegen noch gar nicht konstituiert. § 13 Abs. 1 PfIVG errichtet mit Inkrafttreten des Gesetzes eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts. Abs. 2 läßt jedoch zu, daß eine Verordnung die Stellung des Entschädigungsfonds einer anderen bestehenden juristischen Person unter bestimmten Voraussetzungen zuweist. Man denkt daran, die Verkehrsopferhilfe<sup>205</sup> als Träger zu be-

202 Vgl. u. 3. Teil.

203 J.-Cl. Resp., Fasc. VIII bis F<sup>2</sup>, Nr. 162.

204 *Organisme d'intérêt public*, aaO; *organisme semipublic*: Bédour, S. 693; Lemaistre, S. 7; zwischen Verein und Anstalt des öffentlichen Rechts: Marty, S. 196.

205 Vgl. o. 2. Teil, 2. Abschnitt A II.

stimmen, so daß ein Verein nach den §§ 21 ff. BGB den Entschädigungsfonds bilden würde. Der Bundesrat verlangte in seiner Stellungnahme zu § 13 des Entwurfs<sup>206</sup>, die Rechtspersönlichkeit zu bestimmen, die die Aufgaben des Entschädigungsfonds wahrnimmt und die Rechtsnatur der Finanzierungsbeiträge festzulegen.

Mit Recht erwiderte die Bundesregierung<sup>207</sup>, daß mit der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben durchaus privatrechtliche Organisationen betraut werden können. Im Rahmen dieser Beleihung<sup>208</sup> kann auch das Recht gegeben werden, öffentlichrechtliche Beiträge einzuziehen. Parallel zur französischen Regelung sollte man — soweit möglich — die Mitwirkung der Versicherer in Anspruch nehmen, da sie die Schadenregulierung im einzelnen Fall weit besser durch ihren eingespielten Apparat bewältigen können<sup>209</sup>. Die berechtigten Belange der Allgemeinheit werden durch die Genehmigungspflicht für die Satzung und die Aufsicht über den Entschädigungsfonds gewahrt werden.

## B. Die Leistungen

### 1. Geschäftsführung ohne Auftrag

Der fonds de garantie erhält nach Art. 11 Zinsen und eine Aufwandspauschale vom Ersatzpflichtigen. Lemaistre meint<sup>210</sup>, das ergebe sich schon aus dem bürgerlichen Recht, da der fonds als Geschäftsführer ohne Auftrag für den Ersatzpflichtigen tätig werde, wenn er an den Ersatzberechtigten leiste. Dies ist nur teilweise richtig. Regelmäßig wird der Ersatzpflichtige keineswegs an der Leistung des fonds interessiert sein, die die Ansprüche aus Art. 11 des décret gegen ihn entstehen läßt. Der fonds wird also gegen den bekannten Willen des Geschäftsherrn handeln. Nun ist wie im deutschen Recht der entgegenstehende Wille des Geschäftsherrn (des Ersatzpflichtigen) unbeachtlich, wenn er — allgemein ausgedrückt — einer verstärkten gesetzlichen Verpflichtung widerspricht<sup>211</sup>. Dies ist auch Inhalt des § 679

206 Anlage 2 zur Bundestagsdrucksache IV/2252.

207 Anlage 3 zur Bundestagsdrucksache IV/2252.

208 Vgl. zur Beleihung vor allem Huber, S. 537 ff.

209 Die Verkehrsopferhilfe wickelt wie der fonds de garantie ihre Schadensfälle grundsätzlich über die Versicherer ab. Müßte dies von einer mittelbaren oder unmittelbaren Bundesbehörde übernommen werden, würden zumindest erhebliche Verwaltungskosten entstehen, die man durch den Einsatz der Versicherer niedriger halten kann.

210 Lemaistre, S. 155.

211 Picard, *La gestion d'affaires*, S. 21 f., präzisiert dies durch angeführte Entscheidungen.

BGB. Es kann also das Handeln des fonds nicht als Geschäftsführung ohne Auftrag angesehen werden, da zwar ein Anspruch des Ersatzberechtigten besteht, die einfache Verpflichtung aber noch nicht ausreicht, um bei entgegenstehendem Willen des Geschäftsherrn eine Geschäftsführung ohne Auftrag zu begründen. Wie nach § 12 Abs. 5 des PfIVG für den Entschädigungsfonds unmittelbar mit der Formulierung aus § 683 BGB der Ersatz der Aufwendungen verlangt werden kann, hat auch Art. 11 décret die Folgen einer Geschäftsführung ohne Auftrag dem fonds de garantie zugute kommen lassen. Dadurch wird die Anwendung der Vorschriften unter den allgemeinen Voraussetzungen der Analogie im Bereich der legalzedierten Forderung gegen den Ersatzpflichtigen möglich.

## II. Versicherung

Es könnte zunächst scheinen, der fonds de garantie sei ein Versicherer. Ähnlichkeiten sind vorhanden und wurden auch festgestellt<sup>212</sup>. Faßt man den fonds als Versicherer des Kraftfahrers auf, so liegt ein Risiko vor, nämlich die Nichtzahlung des Schadenersatzes. Wir haben eine Prämienzahlung in Form der Beiträge der Versicherungsnehmer, eine *action directe* des Begünstigten, nämlich des Ersatzberechtigten und einen Versicherer (fonds de garantie), der für seine Leistung die geforderte Prämie erhält.

Dem stehen jedoch schwerwiegende Bedenken entgegen. Zunächst hat der Ersatzberechtigte nicht durchweg und von Anfang an die *action directe* gegen den fonds<sup>213</sup>. Klage und Streitverkündung werden nur unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen. Die dem fonds zufließenden Mittel können nicht als Prämien aufgefaßt werden, soweit sie einmal teilweise nach dem Unfall, teilweise von den Versicherern bzw. schon versicherten Kraftfahrern und dazuhin als öffentlichrechtliche Abgaben bezahlt werden<sup>214</sup>. Weiterhin kann der fonds im Falle der Kumulation der Ansprüche aufrechnen, d. h. er

212 Agence und Fortin-Tunc, S. 147 ff.

213 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt B IV f.

214 Vgl. o. 2. Teil, 3. Abschnitt A. Man müßte für die nicht selbst Ersatzpflichtigen sowieso eine Fremdversicherung annehmen, da sie für andere bezahlen. Daß dies eine mögliche Lösung ist, ergibt sich aus dem in der Bundesrepublik beschrittenen Weg, über die Versicherung des nichtberechtigten Fahrers Lücken der Haftpflichtversicherung auszufüllen. Soweit aber ein fonds de garantie existiert, ist er nicht bezangen.

muß nicht wie ein Versicherer ohne die Möglichkeit der Aufrechnung bezahlen<sup>215</sup>. Die Gewährung des Rückgriffs schließlich macht den Unterschied vollends deutlich. Während ein Versicherer seine eigene Schuld tilgt, und von seinem Versicherungsnehmer grundsätzlich nichts zurückverlangen kann, greift der fonds, soweit er bezahlt, auf seinen „Versicherungsnehmer“, den Ersatzpflichtigen, zurück<sup>216</sup>.

### III. Sécurité sociale

Vor allem Esmein<sup>217</sup> setzt den fonds de garantie der Sécurité sociale gleich. *Il convenait de traiter le fonds de garantie comme une institution de Sécurité sociale.* Er leitet dies vor allem aus der Gesamtsituation des fonds ab, dann aber auch aus der gleichartigen Einsetzung des fonds und der Sécurité sociale in die Rechte des Ersatzberechtigten. Er bringt auch selbst zum Ausdruck, daß er damit mehr eine Tendenz meine, die Tendenz des Haftpflichtrechts zum Sozialrecht<sup>218</sup>. Das Argument ist nämlich auch leicht zu widerlegen. Die Forderung, die der Ersatzberechtigte gegen den Ersatzpflichtigen geltend macht, ist eine ganz andere als die gegen die Sécurité sociale, die sich am Gesetz und nicht an der Haftung des Ersatzpflichtigen orientiert. Weitere Unterschiede ergeben sich aus der Pauschalierung der Leistung — dem typischen Zeichen der Sozialisierung — im Gegensatz zur Heller-auf-Pfennig-Zahlung des fonds und der Zahlung ohne Rücksicht auf den Anspruch nach allgemeinem Recht, also z. B. für einen selbstverschuldeten Schaden. Es besteht kein Zweifel, fonds de garantie und Sécurité sociale sind nicht zu vergleichen<sup>219</sup>.

### IV. Bürgschaft

Mit dem Bürgschaftscharakter des fonds de garantie haben sich fast alle Autoren beschäftigt, die sich mit ihm überhaupt befaßt haben. Dabei kamen unterschiedliche Standpunkte zutage. Sie reichen von einer vollständigen Ablehnung<sup>220</sup> über eine Feststellung von Paralle-

215 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt C III 3.

216 Daß der fonds kein Versicherer ist, ist allgemein anerkannt. Vgl. Agence und Fortin-Tunc aaO. So auch die Begründung des Entwurfs, § 12.

217 Esmein, *Le rôle*.

218 AaO, S. 88.

219 Meurisse, *Le fonds de garantie des accidents*; Lemaistre, S. 59; Besson, *Le fonds de garantie*.

220 Esmein, *Le rôle*; Bédour, S. 733.

len<sup>221</sup> und eine Bejahung der Analogie<sup>222</sup> bis zur Behauptung der Identität<sup>223</sup>.

Esmein<sup>224</sup> erkennt an, daß es im Gegensatz zur Sécurité sociale beim fonds de garantie die Einrede der Vorausklage gebe. Die Regelung schieße jedoch noch über die der Bürgschaft hinaus, indem nämlich nicht der dem Bürgen entsprechende fonds, sondern der dem Gläubiger entsprechende Ersatzberechtigte Beweislastträger sei. Dies gilt jedoch selbst für das französische Recht nur in beschränktem Umfang. Zwar hat der Bürge, der die Einrede der Vorausklage erhebt, dem Gläubiger Vermögensgegenstände des Schuldners anzugeben, die zur Vollstreckung geeignet sind. Die teilweise oder gänzliche Erfolglosigkeit der Vollstreckung hat jedoch der Gläubiger zu beweisen<sup>225</sup>.

Weiter wird angeführt, daß der fonds de garantie als Hauptintervenient in den Prozeß Ersatzberechtigter — Ersatzpflichtiger eingreife, was der Eigenschaft als Bürge widerspreche. Sicher ist in Art. 10 Abs. 1 des décret von Hauptintervention die Rede, ihr Charakter ist jedoch sehr zwiespältig. Die Definitionen der Haupt- und Nebenintervention<sup>226</sup> weisen darauf hin, daß der Hauptintervenient in den Prozeß eintritt, um zu behaupten, ein unter den Parteien streitiges Recht gehöre weder der einen noch der anderen Prozeßpartei, sondern ihm, dem Hauptintervenienten. Nach dieser Definition würde das Eingreifen des fonds eine typische Nebenintervention darstellen. Dagegen spricht aber die Möglichkeit, Rechtsmittel einzulegen. Schon das genügt, um darzulegen, daß die Intervention des fonds nur dem Namen nach eindeutig ist, daraus also keine Schlüsse bezüglich des Rechtscharakters des fonds gezogen werden dürfen<sup>227</sup>.

Nach Art. 2016 Code civil umfaßt die Bürgschaft auch die Zinsen und Nebenkosten. Dies gilt aber nicht für die Leistung des fonds an den Ersatzberechtigten<sup>228</sup>.

Schließlich ergibt sich daraus ein Argument gegen den Bürgschaftscharakter der Leistungen des fonds, daß ein bezahlender Gesamt-

221 Meurisse, Dix années, R. G. A. T. 1963, S. 445.

222 Lemaistre, S. 152.

223 Marty, S 158; J.-Cl. Resp., Fasc. VIII bis F<sup>2</sup> Nr. 164; Radovanovic, S. 26 und 62; Besson, Le fonds de garantie. So auch Tribunal de grande instance de Verdun vom 6. 6. 1963, S. 1964. 197.

224 Esmein, Le rôle.

225 Rép. civ. 1954, v<sup>o</sup> Cautionnement, S. 546.

226 Siehe beispielsweise bei Garsonnet et César-Bru, Bd. 3, S. 176 ff.

227 Vgl. auch Meurisse, Le fonds de garantie des accidents, S. 60 und l'intervention, S. 62.

228 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt A II 4 e cc.

schuldner nicht im Falle der Zahlungsunfähigkeit des anderen sich an den fonds halten kann<sup>229</sup>, während dies der Gesamthauptschuldner tun könnte. Mit der Zahlung erwirbt nämlich der zahlende Hauptschuldner die Forderung des Gläubigers einschließlich der zugehörigen Sicherungsrechte.

Für den Bürgschaftscharakter spricht, daß die Regelung des Rückgriffs auf den Ersatzpflichtigen<sup>230</sup> grundsätzlich der des Bürgen auf den Hauptschuldner in den Art. 2029 und 2028 Code civil entspricht. Weiter daß der fonds bei Kumulation der Ansprüche<sup>231</sup> sich vom Ersatzpflichtigen die Einrede der Aufrechnung ausleihen kann. Der Bürge kann dies nämlich tun, selbst wenn der Hauptschuldner darauf verzichtet hat und damit sogar — im Gegensatz zu § 770 Abs. 2 BGB, der nur eine verzögerliche Einrede gewährt — die Hauptschuld zum Erlöschen bringen<sup>232</sup>.

Obwohl die Mehrzahl der Autoren den fonds als Bürgen ansieht, nehmen sie nicht an, er sei eine *caution solidaire* des Ersatzpflichtigen, wie es die Rechtsprechung für den Versicherer tut<sup>233</sup>, da eben der fonds nicht zusammen mit dem Ersatzpflichtigen verurteilt werden kann<sup>234</sup>. Man geht von einer *caution pure et simple* aus, d. h. von der normalen Bürgschaft.

Bei einer Gesamtbeurteilung ist zu berücksichtigen, daß der Zweck der Bürgschaft, nämlich den Gläubiger vor der Zahlungsunfähigkeit des Schuldners zu schützen, beim fonds de garantie teilweise vorliegt. Die Leistungen für Anonymschäden, die beim Entschädigungsfonds sogar im Vordergrund stehen, haben mit der Bürgschaft nichts zu tun. Eine mögliche Analogie beschränkt sich also auf ein Teilgebiet. Der Unterschied, daß der fonds de garantie nicht durch einen Vertrag

229 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt A II 1 d.

230 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt C.

231 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt C III 3.

232 Savatier in Planiol-Ripert, Bd. 11, S. 1001 f. Dies ist jedoch kein sehr schwerwiegendes Argument: Auch bei Kumulation der Ansprüche kann der Versicherer im Falle der *action directe* dem Ersatzberechtigten die Aufrechnung entgegenhalten (Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 811 ff.). Er muß lediglich den Versicherungsnehmer schadlos halten. Beim fonds de garantie gibt es aber eben keinen solchen Versicherungsnehmer. Vergleicht man also die Stellung des fonds de garantie mit der des Versicherers, so ist damit diese Möglichkeit der Aufrechnung schon hinreichend erklärt.

233 Cass. civ. vom 17. 12. 1942, Gaz. Pal. 1943. 1. 69.

234 Vgl. o. Die *caution solidaire* ist ein zwischen Bürgschaft und Schuldmitübernahme stehendes Institut. Vgl. Mazeaud, Bd. 3, S. 48 ff. (2. Teil, 1. Abschnitt B IV 2 e cc).

zwischen dem Gläubiger (Ersatzberechtigten) und dem Bürgen (fonds de garantie) zustande kommt, würde eine Analogie nicht hindern. Vielmehr ist es die strenge Subsidiarität des fonds, die wesentliche Unterschiede bewirkt, insbesondere seine Inanspruchnahme gegenüber einem Bürgen verringert. Soweit man sich von einer Analogie unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen etwas verspricht, kann man von einer Analogie reden. Meines Erachtens ist jedoch die Bürgschaft nur eine Denkhilfe bei der Erklärung eines Teils der Leistungen des Garantiefonds.

## V. Ergebnis

Weil sich die Leistungen des fonds de garantie unter keines der untersuchten Institute voll einordnen lassen, können sie nur — entsprechend der rechtlichen Organisationsform — als solche *sui generis* aufgefaßt werden. Dies schließt gewisse Analogien nicht aus. Dafür kommen auf Teilgebieten insbesondere Auftrag und Bürgschaft in Frage. Da die Leistungen des deutschen Entschädigungsfonds ihrer Natur nach denen des fonds de garantie entsprechen, zugleich auch die untersuchten Institute grundsätzlich beiden Rechtsordnungen gemeinsam sind, gelten die gefundenen Ergebnisse auch für das deutsche Recht entsprechend. Es handelt sich um den unvollkommenen Schadenersatzanspruch des Ersatzberechtigten<sup>235</sup>, da dieser Anspruch die Leistung grundsätzlich bestimmt. Der Grund der Haftung des Garantiefonds kann daher auch dogmatisch nur aus eigenständigen rechtspolitischen Erwägungen gefunden werden<sup>236</sup>. Jede Einordnung in vorhandene Institute bleibt notwendig unvollkommen und partiell.

235 So auch die Begründung zum Entwurf § 12: „Da es sich...um den zivilrechtlichen Schadenersatzanspruch nach den allgemeinen schadensrechtlichen Vorschriften handelt...“. Dies ist zugleich das Ergebnis der Darstellung dieser Leistungen, vgl. o., die dies immer wieder deutlich macht.

236 Vgl. u. Schon hier muß davor gewarnt werden, dogmatische Erwägungen zur *action directe* der Haftpflichtversicherung auf die Leistungen des fonds de garantie oder des Entschädigungsfonds ohne weiteres zu übertragen.

Ein entscheidender Unterschied liegt darin, daß im Regelfall der *action directe* der Versicherer im Innenverhältnis zur Schadentragung verpflichtet ist. Eine Annäherung an die Leistungen des Garantiefonds erfolgt in den Fällen der Nr. 4 und 5 des § 3 PflVG und des Art. 13 des décret, jedoch ist es nicht angängig, nach diesen Ausnahmeerscheinungen die *action directe* dogmatisch einzuordnen.

## Der fonds de garantie in internationaler Vergleichung

### **A. Die aus dem internationalen Vergleich sich ergebenden, verschiedenen Typen des Garantiefonds**

In Europa gibt es drei verschiedene Typen von Garantiefonds<sup>237</sup>. Zunächst in der Schweiz und Italien den Fonds de secours (Hilfsfonds, Unterstützungsfonds). Seine charakteristischen Merkmale sind die staatliche Finanzierung und die Pauschalierung der Leistungen, d. h. die Leistungen des Fonds stimmen nicht mit den nach dem materiellen Recht zustehenden Ansprüchen überein<sup>238</sup>.

In Belgien ist der Garantiefonds ein subsidiärer Versicherer. Das typische Merkmal für ihn ist das Fehlen des Nachweises der Zahlungsunfähigkeit als Voraussetzung des Anspruchs. Hinzu tritt die Finanzierung durch die Versicherer. Verlangt man den Nachweis der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen nicht, so fehlt es an dem für diesen Teil der Leistungen des Garantiefonds essentiellen Merkmal, nämlich der Garantie der Zahlungsunfähigkeit.

Der dritte Typ ist der Garantiefonds<sup>239</sup>. Seine Charakteristika sind Finanzierung durch die Versicherer und Nachweis der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen als Voraussetzung der Leistung. Man kann weiter in Garantiefonds mit und ohne gesetzliche Grundlage gliedern, d. h. in einen durch staatlichen Akt oder durch die freiwillige Vereinbarung der Versicherer geschaffenen. Der erste Typ existiert in der CSSR, den meisten skandinavischen Ländern, Tunesien und Marokko, Spanien und schließlich Frankreich und nunmehr auch in Deutschland. Der letzte in England, Österreich und früher in der Bundesrepublik. Die in Nordamerika bestehenden Garantiefonds lassen sich in die Gruppen der Fonds auf gesetzlicher Grundlage einordnen.

Nach Art. 9 des europäischen Abkommens sind die vertragsschließenden Parteien verpflichtet, entweder einen Garantiefonds zu schaf-

<sup>237</sup> Siehe zu den Unterscheidungen Janssens-Brigode, S. 303 ff.; Wets, Rapport, S. 338; Claeys, S. 202, 205 f. Der Begriff Garantiefonds ist im weiteren Sinne verwendet.

<sup>238</sup> Bzw. erfassen bei Anonymschäden nicht den nach dem Schadenrecht zustehenden Betrag.

<sup>239</sup> Garantiefonds im engeren Sinne.

fen oder eine entsprechende Einrichtung. Art. 9 legt also die Parteien nicht auf einen bestimmten Typus fest, sondern läßt die Wahl. Die Leistungen müssen sich allerdings auf die Schäden erstrecken, die von einem bekannten, unversicherten und einem unbekannten Ersatzpflichtigen verursacht werden. Da von einem Garantiefonds gesprochen wird, muß nur im Fall der Zahlungsunfähigkeit der bekannten Ersatzpflichtigen geleistet werden<sup>240</sup>.

Diese Klassifizierung der Einrichtungen zum Schutz des Verkehrsopfers ist nur eine unter anderen möglichen. Sie empfiehlt sich eigentlich nur deshalb besonders, weil sie die übliche ist. Die Abgrenzungskriterien sind aber nicht eindeutig, sie kommen bei verschiedenen Typen gleichzeitig vor, so daß man lediglich von vorherrschenden Merkmalen reden kann. Z. B. ist die Art der Finanzierung nur für den Fonds de secours unterscheidungskräftig, nicht aber für die anderen Formen. Die Pauschalierung in der Form der Versicherungshöchstsummen ist ebenfalls bei verschiedenen Typen vorhanden und selbst der als entscheidend angesehene Unterschied, der in der Voraussetzung des Nachweises der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen liegt, erweist sich als praktisch erheblich abgeschwächt. Einmal kann er nicht gelten, soweit Leistungen bei unbekanntem Ersatzpflichtigen gewährt werden<sup>241</sup>. Zum anderen sind durch die geringen Anforderungen an den Nachweis sowohl in Deutschland wie in Frankreich die Unterschiede erheblich abgeschwächt. Dadurch daß in allen Fällen die Entstehung pragmatisch motiviert war, wurden die verschiedenen konkreten Ausprägungen des abstrakten Zweckes sehr stark angenähert.

Auch andere Klassifizierungen wären sinnvoll, wie z. B. eine Einteilung nach der Entstehung vor oder nach Einführung einer Pflichtversicherung, da dies den Charakter des Garantiefonds stark beeinflußt, oder nach der Folge dieses Kriteriums, der Aufteilung des Schutzes des Verkehrsopfers zwischen Garantiefonds und Pflichtversicherung.

240 In der Recommandation 100 (1956), Art. 7 wird die Verpflichtung ausdrücklich beschränkt auf den nicht vom Ersatzpflichtigen ersetzten Schaden.

241 Auf ihnen liegt aber beim deutschen Entschädigungsfonds der Akzent, da infolge des gut funktionierenden Überwachungssystems wenig Ersatzpflichtige unversichert sind, andererseits der Schutz der Pflichtversicherung selbst ziemlich weit geht.

## B. Typ Fonds de secours

### I. Schweiz

Eine der vorbildlichsten und ältesten Lösungen des Schutzes der Verkehrsopfer hat die Schweiz<sup>242</sup>. Sie schließt nunmehr drei Lücken, die die Pflichtversicherung noch ließ.

1. Bei der ersten handelt es sich um die Schwarzfahrt. Der in der Schweiz dafür geläufige Ausdruck ist „Strolchenfahrt“. Während die Haftpflicht bei der Schwarzfahrt der in der Bundesrepublik entspricht, ergeben sich Unterschiede in der Haftpflichtdeckung. Soweit der Halter nicht haftet, entfällt auch die Deckung durch die Versicherung. Nach Art. 75 Abs. 3 SVG tritt dann die spezielle Haftung des Bundes ein. Der Bund deckt Personenschäden nach den Grundsätzen über die Haftpflichtversicherung, was nach Streb<sup>243</sup> im Rahmen der gesetzlichen Mindestversicherung bedeutet. Der Bund kann für seine Haftpflicht eine Versicherung abschließen.
2. Die zweite Lücke wird durch ausländische Fahrzeuge geschaffen, die in die Schweiz einreisen. Es ist in jedem Fall sichergestellt, daß der Ersatzberechtigte genauso steht, wie wenn er von einem schweizerischen Kraftfahrzeug geschädigt worden wäre. Der Ausländer, der in die Schweiz einreist, hat drei Möglichkeiten: Die der grünen Karte (Art. 44 VVV)<sup>244</sup>, des Abschlusses einer 30-Tage-Grenzversicherung (Art. 45 VVV) und der Entrichtung einer sogenannten Schadenbehandlungsgebühr von drei Schweizerfranken. Durch diese Gebühr wird die Haftpflicht nicht gedeckt, ein vom Bundesrat beauftragter Versicherer übernimmt es, für ihn das Opfer zu entschädigen; der Versicherer nimmt jedoch Rückgriff<sup>245</sup>.
3. Zur Ausfüllung der dritten Lücke, der des unbekannten und nicht versicherten Ersatzpflichtigen, wird die öffentliche Hand herangezogen. Die Regelung gilt sowohl für Kraftfahrzeuge wie für Fahrräder (Art. 76 und 77 SVG)<sup>246</sup>.

<sup>242</sup> Schon Jannott, Haftpflichtrecht und -versicherung, S. 20 erwähnt die Regelung der Strolchenfahrt in der Schweiz. Vgl. auch Bott, S. 118 ff.

<sup>243</sup> Streb, S. 585 ff.

<sup>244</sup> Verordnung über die Haftpflicht und Versicherung im Straßenverkehr vom 20. 11. 1959.

<sup>245</sup> Wyniger, S. 74.

<sup>246</sup> Anders für die Strolchenfahrt. Dort ist die Regelung sehr einfach; die Versicherung deckt auch den Schaden aus einer Strolchenfahrt mit dem Fahrrad, was der deutschen Regelung der Kraftfahrzeughhaftpflichtversicherung bei Schwarzfahrt entspricht.

a) Nach Art. 77 SVG haften die Kantone, und zwar auch für Sachschäden im Rahmen der Pflichtversicherung, wenn ein Fahrzeug mit einem Kennzeichen oder einem entsprechenden Versicherungsnachweis versehen wird, obwohl kein Versicherungsschutz vorliegt. Es handelt sich dabei um eine Art Verschuldensfiktion mit der Folge einer Quasistaatshaftung. Arnold<sup>247</sup> begründet diese Haftung damit, der Kanton führe mit der Ausgabe des Kennzeichens den öffentlichen Glauben irre und meint, Verschulden werden auch meist vorliegen. Das gleiche gilt, wenn der Kanton die Einziehung des Kennzeichens versäumt<sup>248</sup>.

b) Die subsidiäre Haftung des Bundes greift ein, wenn ein Fahrzeug nicht versichert ist und kein Kennzeichen besitzt sowie bei unbekanntem Ersatzpflichtigem (Art. 76 SVG). Da insoweit kein Verschulden fingiert wird, ist die Haftung weniger streng. Sie ist auf Körperschäden im Rahmen der Pflichtversicherung beschränkt.

4. Vergleicht man dieses System mit dem fonds de garantie und dem Entschädigungsfonds, so scheint auf den ersten Blick die schweizerische Regelung mit ihrer Haftung der öffentlichen Hand beträchtlich abzuweichen. Das Ergebnis für den Ersatzberechtigten ist jedoch sehr ähnlich dem in Frankreich und Deutschland<sup>249</sup>, wobei dadurch, daß die Leistungen in der Schweiz ebenfalls im Rahmen der Pflichtversicherung erbracht werden, sich die Ähnlichkeit mit dem Entschädigungsfonds noch heraushebt. Dies beruht auf der gleichen Grundkonzeption der Automobilhaftpflichtgesetze, die beide eine Begrenzung der Leistungen vorsehen und denen die Regelungen der Pflichtversicherung mit einer Leistungsbegrenzung gefolgt sind. Eine Regelung zur Lückenschließung soll eben nicht aus diesem schon festgesetzten Rahmen fallen.

## II. Italien

Nach langen Vorbereitungen<sup>250</sup> scheint jetzt in Italien ein Fonds de secours entstanden zu sein<sup>251</sup>.

247 Arnold, S. 135.

248 Der Versicherer hat ein Aufhören oder Aussetzen des Versicherungsschutzes der Zulassungsstelle zu melden. Sechzig Tage danach wird der Versicherer auch dem Ersatzberechtigten gegenüber von seiner Leistung frei (Art. 68 Abs. 2 SVG).

249 Nicht jedoch die Finanzierung. Während in Frankreich und Deutschland auch die Lückenschließung durch die Kraftfahrer finanziert wird, geschieht dies in der Schweiz durch die Allgemeinheit.

250 Vgl. Pozzani und Sacerdoti.

251 Wets, Rapport, S. 338; Janssens-Brigode, S. 303 f.

## C. Typ subsidiärer Versicherer

Der Garantiefonds<sup>252</sup> entstand in Belgien gleichzeitig mit der Pflichtversicherung. Der Schutz des Verkehrsopfers kann ebenfalls als befriedigend angesehen werden. Die Organisationsform des Fonds ist im Gesetz vom 1. 7. 1956<sup>253</sup>, in dem die Schaffung des Garantiefonds erfolgte, nicht festgelegt. Die Wahl der Regierung fiel dann auf einen Gegenseitigkeitsverein, begründet von den Versicherern, den ein *arrêté royal* vom 31. 1. 1957<sup>254</sup> zuließ (*association d'assurance mutuelle*). Der Garantiefonds ist also ein privater Verein<sup>255</sup>, nicht einmal ein Regierungskommissar ist vorgesehen. Die Finanzierung erfolgt durch eine erste Zeichnung der Versicherer bei Gründung des Fonds, einen festen Beitrag jedes Versicherers, zusätzliche Beiträge der Vereinsmitglieder und Einnahmen aus dem Forderungsübergang (Rückgriff).

Art. 16 des Gesetzes vom 1. 7. 1956 bestimmt folgende Voraussetzungen der Inanspruchnahme des Garantiefonds:

Der Anspruch muß aus einem Unfall stammen, der von einem Kraftfahrzeug verursacht wurde, das diesem Gesetz unterworfen ist, und sich in Belgien ereignet hat. Der Anspruch hat sich gegen den Benutzer eines Kraftfahrzeugs zu richten, d. h. der von einem Kraftfahrzeug zwar verursachte, von einem Fußgänger aber verschuldete Schaden wird regelmäßig nicht ersetzt. Weiterhin greift der Garantiefonds nur dann ein, wenn der Ersatzberechtigte keinen Versicherer in Anspruch nehmen kann. Das bedeutet, daß entweder ein unbekannter Ersatzpflichtiger, mangelnde Versicherung oder Abhandenkommen des Fahrzeugs vorliegen muß.

Im Gegensatz zum französischen fonds de garantie muß der Ersatzberechtigte also nicht Staatsangehöriger des Landes sein, dessen Garantiefonds eingreifen soll und auch im Gegensatz zum Entschädigungsfonds ist Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen nicht Voraussetzung der Leistungen. Zwar sind die Unterschiede praktisch durch milde Voraussetzungen für den Nachweis der Zahlungsunfähigkeit nicht erheblich. So ergibt sich für den Entschädigungsfonds, daß nicht einmal die Zwangsvollstreckung versucht worden sein

252 Fonds commun de garantie automobile oder holländisch Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. Vgl. in deutscher Sprache dazu PIA, VW 1955, S. 594, VW 1956, S. 528 und VW 1960, S. 274.

253 Moniteur vom 15. 6. 1956.

254 Moniteur vom 10. 2. 1957.

255 Der einzige staatliche Eingriff liegt darin, daß die Genehmigung zum Geschäftsbetrieb für einen Kraftfahrzeugversicherer verweigert wird, wenn er nicht beitritt.

muß<sup>256</sup>. Im Gegensatz zum französischen haftet der belgische fonds de garantie bei Konkurs eines Versicherer nicht, da man<sup>257</sup> der Ansicht ist, daß der Staat einspringen müßte.

In Belgien wie in Frankreich wird nur für Körperschäden gehaftet<sup>258</sup>. Der Anspruch gegen den Garantiefonds ist gegenüber Leistungen der Sozialversicherung subsidiär.

Die Ausschlüsse gewisser Personen von der Leistung ergeben sich aus der Stellung des Garantiefonds als Versicherer. Sie entsprechen denjenigen in Frankreich, mit Ausnahme der Vertreter einer juristischen Person als Eigentümer des Fahrzeugs, der Mittäter eines Diebs und der im gestohlenen Fahrzeug beförderten Personen.

Für das zur Geltendmachung eines Anspruchs anzuwendende Verfahren tendiert die Rechtsprechung zur Anwendung der Regelung des Gesetzes vom 1. 7. 1956 (Art. 9 und 10)<sup>259</sup>. Der Gesetzgeber hat keine Vorschriften erlassen und die Regelung in einem *arrêté* als unzulässig angesehen.

Der Garantiefonds hat ein Rückgriffsrecht gegenüber dem Ersatzpflichtigen. Die Ersatzberechtigten sind gezwungen, den Fonds in ihre Rechte einzusetzen, soweit er leistet<sup>260</sup>.

An sich wären die von der Versicherungspflicht des Gesetzes<sup>261</sup> ausgenommenen Fahrzeuge (insbesondere des Staates) nicht versicherte Fahrzeuge und der Garantiefonds müßte für von ihnen verursachte Schäden aufkommen. Da er jedoch keine staatliche Einrichtung ist und der Staat auch keine Beiträge zahlt, konnte man dem Fonds diese Last nicht aufbürden. Der Staat garantiert jedoch die Haftpflicht aller Inhaber und Fahrer staatlicher Fahrzeuge. Es reicht also aus nachzuweisen, daß ein solches Fahrzeug haftpflichtig wurde, um die Leistung des Staates auszulösen, ohne daß der Ersatzberechtigte Fahrer oder Inhaber identifizieren müßte (Art. 14 Ziff. 1 des Gesetzes vom 1. 7. 1956). Soweit das Fahrzeug abhanden gekommen ist, hat der Staat die Pflichten des Fonds.

Der belgische Garantiefonds weist zum französischen und zum Entschädigungsfonds erhebliche Unterschiede auf. Zunächst in der Finanzierung, da er ausschließlich von den Versicherern bezahlt wird. Dann

256 Begründung zu § 12 des Entwurfs.

257 Cassart, Bodson et Pardon, S. 259.

258 Einschließlich immaterieller Schadens. Dies ergibt sich aus dem Wortlaut der Art. 1 und 3 des *arrêté royal* vom 5. 1. 1957 (Moniteur vom 10. 1. 1957), in dem die Bedingungen der Inanspruchnahme im einzelnen geregelt sind. Dort wird nämlich von *réparation des dommages résultants de lésions corporelles* gesprochen.

259 Moniteur vom 15. 7. 1956.

260 Anwendung des Art. 1250 Ziff. 1 Code civil.

261 Vgl. o. 1. Teil, 8. Abschnitt A I 1.

aber auch in der rechtlichen Natur der Leistungen, da in Belgien die Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen keine Rolle spielt. Daraus ergibt sich, daß unmittelbar der Fonds beklagt werden kann. Er versichert die Haftpflicht unbekannter und nicht versicherter Kraftfahrer. Von einem normalen Haftpflichtversicherer unterscheidet ihn nur, daß er immer ein Rückgriffsrecht gegen den Ersatzpflichtigen hat.

## D. Typ Garantiefonds

### I. Auf gesetzlicher Grundlage

1. Einer der ältesten Garantiefonds ist der der CSSR<sup>262</sup>. Jannott<sup>263</sup> beschreibt ihn im einzelnen. Ein Gesetz vom 26. 3. 1935 und eine DVO vom 19. 10. 1935 führten ihn zusammen mit der Pflichtversicherung ein. Nach § 64 dieses Gesetzes ist der Garantiefonds eine juristische Person und wird von einem Kuratorium verwaltet, das sich aus Vertretern der verschiedenen Interessengruppen zusammensetzt. Er kommt für Körperschäden auf, soweit ein Ersatzanspruch uneinbringlich ist und keine Versicherung oder Sicherstellung erfolgte, und für anonyme Schäden. Es ist jedoch kein Rechtsanspruch vorgesehen, die Gewährung einer Entschädigung erfolgt nach Gesichtspunkten der Billigkeit, wobei eine Bedrohung der Existenz gefordert wird. Die Finanzierung erfolgt durch die neben der Strafe verwirkte Nachzahlung der Versicherungsprämien für das Delikt der Nichtversicherung und durch eine Abgabe von einem Prozent der Nettoprämieneinnahmen der Versicherer<sup>264</sup>.
2. In den vier nordischen Ländern bestehen in Ergänzung der Pflichtversicherung zusätzliche Einrichtungen zum Schutze des Verkehrsopfers, finanziert aus Mitteln der Pflichtversicherung. Sie decken die Haftung bei anonymen Schäden und in mindestens drei Staaten auch bei fehlender Versicherung. Außer in Dänemark, das damit in die nächste Gruppe gehört, beruhen die Einrichtungen auf gesetzlicher Grundlage<sup>265</sup>.

In Schweden besteht der Garantiefonds seit einem Gesetz vom 10. 5. 1929. Er leistet pauschal bei Zahlungsunfähigkeit oder anonymem Schaden. Nach dem Gesetz haften die Versicherer gesamt-

262 Hier stammt anscheinend der für den deutschen Garantiefonds gewählte Name her, da man laut Jannott, Haftungsrecht und -versicherung, S. 26 f. dort von Entschädigungsfonds sprach.

263 Jannott, aaO, S. 204 ff.

264 Interessant ist, daß Überschüsse neben der Reservenbildung auch zur Unfallverhütung verwendet werden sollen.

265 Vgl. Lorenz-Liburnau, S. 228 f.

schuldnerisch den Ersatzberechtigten. Die Finanzierung erfolgt ausschließlich durch die Versicherer<sup>266</sup>.

In Finnland schloß ein neues Verkehrsgesetz die Lücken, das am 1. 1. 1960 in Kraft getreten ist. Dessen § 10 bestimmt etwa folgendes: Bei mangelnder Versicherung oder Anonymschäden haftet der Verkehrsversicherungsverband, als ob eine Versicherung durch ihn vorgelegen hätte. Bei Unfallflucht werden jedoch grundsätzlich nur Körperschäden ersetzt. Es besteht aber auch bei absichtlicher Schadenzufügung ein Anspruch<sup>267</sup>.

3. Durch einen Dahir<sup>268</sup> vom 22. 2. 1955, gefolgt von einem *arrêté viziriel*<sup>269</sup> vom 23. 2. 1955 erhielt Marokko einen Garantiefonds.

In Tunesien war zunächst der fonds de garantie automobile tätig. Ein décret vom 30. 8. 1962 führte einen nationalen Garantiefonds ein<sup>270</sup>.

Beide Regelungen sind der französischen sehr ähnlich<sup>271</sup>.

4. Durch Gesetz vom 24. 12. 1962, das am 1. 1. 1964 in Kraft treten sollte, führte Spanien zusammen mit der Pflichtversicherung einen Fondo Nacional de Garantia de Riesgos de la Circulacion ein. Er springt ein, wenn mangelnde Versicherung oder Anonymschäden vorliegen, oder wenn aus anderen Gründen die vom Gesetz vorgesehene Entschädigung nicht gewährt werden kann. Der Garantiefonds soll daneben auch Hilfsmaßnahmen für die Opfer von Verkehrsunfällen unterstützen und fördern<sup>272</sup>.
5. Pläne für einen Garantiefonds bestehen in den Niederlanden<sup>273</sup>. Darüber hinaus sind alle Länder, die das europäische Abkommen unterzeichnet haben, zur Einführung einer dem Garantiefonds entsprechenden Einrichtung verpflichtet.

## *II. Auf freiwilliger Basis*

1. In England<sup>274</sup> empfahl schon im Jahre 1937 eine zur Prüfung des Lückenproblems in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung eingesetzte Kommission Maßnahmen zu dessen Lösung. Im Jahre 1945

266 Marty, S. 28.

267 Parmala, S. 619 f.; Sievers, Schutz des Dritten, S. 386; Unbekannt, VW 1960, S. 184.

268 Verordnung der marokkanischen Regierung.

269 Erlaß der marokkanischen Regierung.

270 Bilan, S. 5.

271 Lemaistre, S. 32.

272 Wehrli.

273 Schreiber.

274 Vgl. Shawcross, S. 357 ff.; weiter Bott, S. 120 ff. als deutschsprachige Darstellung.

machten die Versicherer dann Vorschläge für eine freiwillige Lösung. Am 17. 6. 1946 schlossen die Regierung und die British Insurance Association ein Abkommen, wonach die Versicherer freiwillig für solche Ansprüche aufkommen, für die keine gültige Versicherung besteht. Das Abkommen trat am 1. 7. 1946 in Kraft.

Träger der Einrichtung ist das Büro der Kraftfahrzeugversicherer (Motor Insurer's Bureau), eine juristische Person, die von den Versicherern finanziert wird. Nachdem man zunächst dem Büro eigene Geschäftsführung und eigene Angestellte geben wollte, stellte sich später heraus, daß sich dazu besser die Organisation der Versicherer eignet. Weiterhin wurde im Interesse der Wirtschaftlichkeit ein Abkommen geschlossen, nachdem der sogenannte beteiligte Versicherer den Schaden deckt, sobald lediglich eine Police vorhanden ist, die von ihm unterschrieben ist.

Für das Büro bleibt also nur die gänzlich fehlende Versicherung und der anonyme Schaden. Für Schäden aus Fahrerflucht gibt es nur eine Billigkeitsentschädigung, wenn es gelingt, die Beteiligung eines Kraftfahrzeugs am Unfall glaubhaft zu machen. Die Entschädigung bleibt in allen Fällen im Rahmen der Haftpflichtversicherung, gibt daher nur einen Anspruch auf Ersatz von Körperschäden<sup>275</sup>.

Verglichen mit der Regelung des fonds de garantie automobile und des Entschädigungsfonds ist leicht zu erkennen, daß die englische Einrichtung zu einer Zeit entstand, als der Gedanke der Lückenschließung noch nicht so weit fortgeschritten war. Die englische Regelung muß als rückständig angesehen werden.

2. Die zum Betriebe der Kraftfahrzeugversicherung in Österreich zugelassenen Versicherungsunternehmen haben durch den Verband der Versicherungsanstalten Österreichs dem Bundesministerium der Finanzen die geschäftsplanmäßige Erklärung abgegeben, daß sie einer Einrichtung für den erweiterten Schutz der Verkehrspfifer vom 12. 6. 1958 folgende Richtlinien zugrunde legen<sup>276</sup>:

Die Versicherer decken Anonym- und Schwarzfahrtschäden neben solchen ohne Versicherungsdeckung. Die Haftung ist subsidiär und beschränkt sich auf Körperschäden. Sie soll den Ersatzberechtigten nicht besser stellen, als einen aus einem Versicherungsvertrag berechtigten Dritten. Die Entschädigung erfolgt durch Kapitalzahlungen mit Höchstsummen von 100 000 S pro Person und 300 000 S pro Unfall<sup>277</sup>. Die Versicherer leisten freiwillig, bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet ein Schiedsgericht.

275 Larbalestier; Jannsens-Brigode, S. 277 f. und Claeys, S. 206.

276 Siehe Veröffentlichungen.

277 Dies entspricht ungefähr 15 500,— bzw. 46 500,— DM.

## E. Garantiefonds in Nordamerika

Auch in Nordamerika wird der Haftpflichtversicherung vorgeworfen, daß sie Lücken offen lasse. Brainard<sup>278</sup> erwähnt folgende Hauptlücken:

- (1) Solche, die vom Mangel des Haftpflichtrechts herrühren.
- (2) *Out-of-state cars*.
- (3) Ersatzberechtigte, die außerhalb ihres Residenzstaates geschädigt werden.
- (4) Nicht versicherte Ersatzpflichtige.

Die Aufzählung ist nicht vollständig, man sieht aber deutlich die Akzentverschiebung von Europa nach den USA.

Die Bezeichnung für Garantiefonds ist in Nordamerika *Unsatisfied Judgment Fund*<sup>279</sup>. Dabei sind zwei Typen grundsätzlich zu unterscheiden. Einmal der neben der Pflichtversicherung herlaufende und der neben den Safety Responsibility Laws oder ähnlichen Einrichtungen bestehende<sup>280</sup>. Der letzte existiert in drei Staaten der USA<sup>281</sup> und fünf kanadischen Provinzen<sup>282</sup>. Ein Garantiefonds neben der Pflichtversicherung löst die Probleme in New York und North Carolina. Zum Vergleich mit den Einrichtungen entsprechender Art in Europa eignet sich vorwiegend der letzte Typ, da in Westeuropa zumindest in naher Zukunft allgemein die Pflichtversicherung vorgeschrieben sein wird.

Der Garantiefonds in New York heißt *Motor Vehicle Indemnification Corporation* und ist seit dem 1. 1. 1959 tätig. Er leistet bei Ansprüchen aus Straßenverkehrsunfällen, wenn ein zahlungsunfähiger Kraftfahrer Ersatzpflichtiger ist und wenn der Ersatzpflichtige nicht ermittelt werden kann. Er kümmert sich aber auch um die Sicherstellung des Unfallwagens zur Befriedigung des Ersatzberechtigten, wenn der Ersatzpflichtige nicht seine Zahlungsfähigkeit innerhalb 48 Stunden nachweist<sup>283</sup>.

Der Garantiefonds in den Staaten mit *Safety Responsibility Act* wird zunächst mit einer Art von Einlagekapital versehen: Bei der Anmeldung des Kraftfahrzeugs muß der Kraftfahrer eine Gebühr

278 Brainard, S. 430 f.

279 Kline and Pearson, S. 13 geben folgende Definition: „...the accumulation of a sum of money by the state... for the purpose of paying unsatisfied judgments arising out of motor vehicle accidents“.

280 Vgl. o. 1. Teil, 8. Abschnitt C.

281 Maryland, North-Dakota und New Jersey.

282 Kline and Pearson, S. 35.

283 Brainard, S. 425 f. Diese Erweiterung des Aufgabenbereichs rechtfertigt sich aus den Sonderproblemen eines Garantiefonds in den USA (z. B. der *out-of-state cars*).

bezahlen, die weitere Finanzierung erfolgt durch eine den Versicherern auferlegte Steuer, die also im Effekt die Versicherungsnehmer tragen<sup>284</sup>. Die Einzelheiten sind von Staat zu Staat verschieden. In New Jersey und Maryland zahlen versicherte Kraftfahrer eine geringere Gebühr bei der Anmeldung. Die Verwaltung der Garantiefonds ist, außer in New Jersey, in den Händen des Staates<sup>285</sup>. Durch die Verknüpfung des Rechtes, ein Kraftfahrzeug zu führen, mit der endgültigen Tilgung der Schuld aus dem Rückgriffsanspruch des Garantiefonds wird ein sehr starker Druck auf den Ersatzpflichtigen ausgeübt, so daß die Einnahmen aus den übergegangenen Forderungen eine erhebliche Rolle spielen.

Brainard<sup>286</sup> vergleicht deshalb den Garantiefonds mit einer Bank. Ihr Anfangskapital wird von den Kraftfahrern und Versicherern gezeichnet. Darlehen werden mit entsprechenden Zinssätzen an zahlungsunfähige Ersatzpflichtige gegeben, damit sie ihren Verpflichtungen nachkommen können. Gesichert wird das Darlehen durch die Hingabe des Führerscheins des Darlehensnehmers. Die Dividende für die Anteilseigner ergibt sich aus der Vermeidung einer Versicherungspflicht und den Zahlungen an die Ersatzberechtigten. Auch Brainard<sup>287</sup> sieht die Mängel dieses eher ökonomischen Denkmodells<sup>288</sup>.

Der Garantiefonds bedeutet auch in Amerika grundsätzlich keine Veränderung des Schadenersatzrechts. Der Ersatzberechtigte muß seinen Prozeß durchfechten. Ein Urteil muß gewöhnlich über wenigstens 1000 \$ gehen, um Leistungen des Garantiefonds auszulösen. Die Maxima liegen bei 5000 \$ pro Unfall. Nur in New Jersey, Alberta und Ontario wird auch Sachschaden ersetzt, wenn er 1000 \$ übersteigt.

284 Eine besondere Regelung hat die Finanzierung in North-Dakota gefunden. Die Einziehung des Beitrags wird für das nächste Jahr ausgesetzt, sobald am 31. 12. das Fondsvermögen den Betrag von 175 000 \$ überschreitet. Dies wird fortgesetzt, bis das Vermögen unter 100 000 \$ fällt.

285 Dort führt ein aus Vertretern der Versicherer und des Staates zusammengesetzter Verwaltungsrat die Geschäfte.

286 Brainard, S. 202.

287 AaO S. 203.

288 Es wird dargelegt werden, daß das Wesen des Garantiefonds nicht in seiner Funktion als Kreditgeber der Ersatzpflichtigen liegt, sondern in seinen Leistungen an die Ersatzberechtigten. Die Kreditierung ist nur Nebenprodukt des Instituts, vergleichbar der Deckung des Ersatzpflichtigen durch die Pflichtversicherung.

## DRITTER TEIL

### Rechtssystematische Einordnung der Leistungen des Garantiefonds bei Zahlungsunfähigkeit und Anonymschaden

Als Voraussetzung der Untersuchung des den Leistungen des Garantiefonds zugrunde liegenden Rechtsprinzips ist zunächst deren systematische Stellung aufzuklären. Zwar braucht ein Rechtsprinzip nicht an schon vorhandene gesetzliche Regelungen angelehnt werden, ja häufig wird dies lediglich zur Bestätigung eines gefundenen Prinzips nachträglich versucht<sup>1</sup>, ohne daß es erforderlich und u. U. möglich ist. Sind dagegen Rechtsinstitute vorhanden, die in Konnex mit dem zu untersuchenden stehen, so kann eventuell ein gemeinsames Rechtsprinzip vorliegen, zumindest aber läßt sich Aufschluß über die Grundlagen des fraglichen Instituts erwarten.

Daraus ergibt sich folgender Gang der Untersuchung: Welches Institut ist einzuordnen, d. h. welches ist der Wesenskern des Garantiefonds, gibt es vergleichbare Einrichtungen, die ähnliche oder identische Zwecke verfolgen, und wie sind sie rechtlich konstruiert?

#### *Erster Abschnitt*

#### Die beiden Grundformen der Leistungen des Garantiefonds

Während man in Frankreich geneigt ist, die Leistungen des Fonds auf die Grundformel Garantie der Zahlungsfähigkeit zurückzuführen, wird es in der Bundesrepublik wohl dazu kommen, daß man die Grundformel in der Entschädigung für Anonymschäden sieht. Beides ist mit den unterschiedlichen Schwerpunkten erklärbar<sup>2</sup>, trotzdem aber unvollständig, da sich die Leistungen sowohl des fonds de garantie wie auch des Entschädigungsfonds auf beides, die Garantie bei

1 Eßer, Grundsatz und Norm, S. 164.

2 Diese beruhen ihrerseits auf den verschiedenen Kontrollsystmen für die Einhaltung der Versicherungspflicht.

Zahlungsunfähigkeit wie die Entschädigung von Anonymschäden zurückführen lassen. Das wird sehr deutlich für den fonds de garantie in der Formulierung des Art. 15 des Gesetzes vom 31. 12. 1951, in der in gedrängter Form die Grundzüge der Regelung dargelegt werden<sup>3</sup>.

Diese beiden Leistungen müssen als der Wesenskern der Einrichtung angesehen werden. Einerseits lassen sich alle Leistungen des Garantiefonds auf diese beiden Formen zurückführen, ob nun der Fonds bei Nichtversicherung zahlt, weil der Versicherungsvertrag krank ist oder der Versicherer in Konkurs geraten ist, andererseits lassen sich diese beiden nicht zusammenwerfen, obwohl beiden der Zweck gemeinsam ist, den Ersatzberechtigten zu entschädigen, wenn er einen Anspruch hat, ihn aber nicht verwirklichen kann. Bei der Garantie der Zahlungsfähigkeit sind nämlich die Anspruchsvoraussetzungen in vollem Umfang erwiesen. Bei den Anonymschäden dagegen fehlt es an der Benennung eines Ersatzpflichtigen, genauer am Nachweis eines bestimmten Schädigers<sup>4</sup>.

Die Kausalität einer bestimmten Person ist aber nach der gelgenden Schadenordnung grundsätzlich Voraussetzung eines Anspruchs. Es fehlt also schon am Nachweis einer Anspruchsvoraussetzung.

Diese Leistungen bzw., vom Ersatzberechtigten her gesehen, diese Ansprüche machen den Grund für die Entstehung des Garantiefonds aus. Alles andere sind Fragen der Ausgestaltung der neuen Einrichtung im einzelnen.

3 Art. 15 Abs. 1: „Il est institué un fonds de garantie chargé, dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se révèle totalement ou partiellement insolvable ainsi qu'éventuellement son assureur...“

4 Die Benennung irgendeines oder auch eines in Frage kommenden Ersatzpflichtigen wäre auch bei Anonymschäden möglich. Das Problem steckt daher nicht in der Benennung, sondern im Beweis. Ein Anspruch i. S. d. § 194 BGB liegt allerdings trotzdem vor, auch wenn die Kenntnis von der Person des Schädigers fehlt. § 194 BGB definiert den Begriff des Anspruchs und bestimmt zugleich, daß Ansprüche der Verjährung unterliegen. Da aber nach dem BGB nur Ansprüche der Verjährung unterliegen (Soergel-Siebert, Bd. 1, § 194 Anm. 1), ergibt sich als Umkehrschluß, daß das Recht aus dem Anonymschaden ein Anspruch ist, da es der Verjährung unterliegt. Zwar erfordern die verkürzten Verjährungsfristen der §§ 852 BGB und 14 StVG Kenntnis von der Person des Ersatzpflichtigen, die regelmäßige, dreißigjährige Verjährung läuft aber unabhängig davon. Man lasse sich über den Begriff des Anspruchs nicht täuschen durch Definitionen wie bei Enneccerus-Nipperdey, S. 1363 ff., wonach der Anspruch durch seine Richtung gegen eine bestimmte Person gekennzeichnet sei. Dies besagt nichts über den Nachweis und dient lediglich der Abgrenzung des Anspruchs von den absoluten Rechten.

## Die Leistungen bei Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen und die Gewährleistungen des Haftpflichtrechts

Daß die Rechtsordnung einem Geschädigten die Möglichkeit der Abwälzung seines Schadens gewährt, wird für ihn in dem Augenblick bedeutungslos, in dem der Ersatzpflichtige zahlungsunfähig ist. Die effektive Abwälzung ist abhängig von der Möglichkeit der Vollstreckung. Das Zivilprozeßrecht regelt zwar angeblich sowohl die Feststellung wie die Verwirklichung eines Rechtes. Den Fall, daß die Verwirklichung deshalb unmöglich ist, weil beim Ersatzpflichtigen kein pfändbares Vermögen vorhanden ist, läßt die ZPO nahezu unbeachtet. Dennoch ignoriert die Rechtsordnung die Sicherungen gegen Zahlungsunfähigkeit keineswegs. Im Schuldrecht spielt ihre Behandlung eine große Rolle, ebenso im Sachenrecht durch die dinglichen Sicherungen. Das Gesellschaftsrecht verpflichtet in gewissem Umfang zur Schaffung von Garantien der Zahlungsfähigkeit, das Aufsichtsrecht für das Kredit-, Versicherungs- und Bausparwesen überdeckt die möglichen vertraglichen Sicherungen.

Für die vorliegende Untersuchung interessieren die Gewährleistungen, die Haftpflichtschäden garantieren. Die neuere französische Literatur behandelt den Garantiefonds im Haftpflichtrecht, und zwar durchweg unter der Überschrift Gewährleistungen für die Verwirklichung der Entschädigung des Opfers. Immer wird dabei neben dem Garantiefonds die Pflichtversicherung<sup>5</sup> i. V. m. der *action directe* genannt. Im Rép. civ.<sup>6</sup> kommen die *solidarité* und die *obligation in solidum* hinzu, Martin-Raynaud<sup>7</sup> erwähnen daneben gewisse Vorrechte auf zu hinterlegende Kautioen, die Unwirksamkeit der Unpfändbarkeit gegenüber dem Ersatzberechtigten in gewissen Fällen, die Möglichkeit unter bestimmten Bedingungen den Vergleichswirkungen nicht unterworfen zu sein usw. Lalou<sup>8</sup> und Toulemon et Moore<sup>9</sup> erweitern noch auf die Vollstreckungsmaßnahmen wie *astreinte* und *contrainte par corps*.

5 Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 787 ff., 990 ff.

6 Rép. civ. 1954, v<sup>o</sup> Responsabilité.

7 Martin-Raynaud, S. 575 ff.

8 Lalou, S. 156 ff.

9 Toulemon et Moore, S. 68 ff.

Dieser Gesichtspunkt kommt in deutschen Werken über Schuldrecht und Haftpflichtrecht kaum zur Geltung, insbesondere behandeln die deutschen Autoren die Haftpflichtversicherung nicht wie in Frankreich<sup>10</sup> in diesem Zusammenhang<sup>11</sup>.

## **A. Die Gewährleistungsaufgabe der Pflichtversicherung**

Die praktisch und theoretisch bedeutsamste Gewährleistung für die Ansprüche des Ersatzberechtigten ist die Pflichtversicherung<sup>12</sup>. Hierbei steht die Automobilhaftpflichtversicherung im Vordergrund<sup>13</sup>.

## **B. Die Gewährleistungsaufgabe des Garantiefonds**

In Frankreich gibt es neben dem Fonds für die Unfälle des Straßenverkehrs weitere, die sich mit der Garantie der Zahlungsfähigkeit befassen. Sie können eine Versicherung ergänzen oder selbst deren Funktion übernehmen, wie es der fonds de garantie automobile bis 1959 tat.

In Frankreich erfolgte früher der Schutz gegen Zahlungsunfähigkeit bei Arbeitsunfällen durch einen Garantiefonds. Es bestand damals keine Pflicht zur Versicherung für die Arbeitgeber, daraus entstand die Einrichtung des Fonds durch Gesetz vom 9. 4. 1898, geändert durch Gesetz vom 1. 7. 1938. Er gewährleistete die Zahlungs-

10 Bei Mazeaud-Tunc umfaßt die Darstellung von Haftpflichtversicherung, Pflichtversicherung und fonds de garantie 225 Seiten.

11 Ennecerus-Lehmann erwähnt sie nicht. Esser, Schuldrecht behandelt den Versicherungsvertrag (S. 704) und auch die Haftpflichtversicherung (S. 707) kurz; Larenz erwähnt S. 457, 470 und 474 ff. die Pflichtversicherung. Selbst die Werke über das Haftpflichtrecht (Wussow und Geigel) bringen keine allgemeine Darstellung des Rechts der Haftpflichtversicherung. Die tiefere Bedeutung dieser formalen Einordnung wird unten zum Ausdruck kommen (vgl. u.).

12 Sowohl Pflichthaftpflichtversicherung wie obligatorische Sach- und Unfallversicherung. In diesen Zusammenhang gehören die beiden letzten nicht, da sie nicht mehr in das geltende Haftpflichtrecht eingeordnet werden können. Die freiwilligen Versicherungen führen, soweit sie vorliegen, zum gleichen Ergebnis wie die Pflichtversicherungen, sind aber auszuklammern, da sie den Gewährleistungseffekt nur als Nebenwirkung haben. Sie dienen der Deckung des Risikos des Ersatzpflichtigen.

13 Vgl. o. 1. Teil, 4. Abschnitt. Im übrigen zählen Mazeaud-Tunc die Pflichtversicherungen in Frankreich auf (S. 991 ff.). Für die Bundesrepublik siehe z. B. Möller, Versicherungspflichten, insbesondere aber Kuhn, S. 71, der die Pflichtversicherungen in den EWG-Ländern zusammenstellt.

fähigkeit von Arbeitgebern und deren Versicherern<sup>14</sup>. Art. 491 Abs. 1 des Code de la Sécurité sociale übertrug die Entschädigung von Arbeitsunfällen nunmehr vollständig auf die Caisses de la sécurité sociale. Der genannte Fonds wickelt nur noch die Entschädigung von Unfällen ab, die sich vor dem 1. 1. 1947 ereignet hatten. Weiter existiert neben der Versicherung ein Garantiefonds<sup>15</sup>, der die Berufshaftpflicht der Notare deckt<sup>16</sup>.

Daneben wurde ein fonds commun de garantie der Makler gebildet<sup>17</sup>, der die richtige Ausführung der Geschäfte aller bei der gleichen Börse tätigen Makler gewährleistet. Ein Garantiefonds wurde ebenfalls an der New Yorker Börse gebildet, der im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer Maklerfirma eingreifen soll<sup>18</sup>. Es wird auch an einen Garantiefonds zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit der Banken gedacht<sup>19</sup>. Schließlich existiert ein Vorschlag der Internationalen Atomenergieorganisation IAEO, einen internationalen Entschädigungsfonds für Atomschäden zu untersuchen, der den einzelnen Staaten und den Inhabern von Reaktoren die Zahlung von Entschädigungen wegen atomarer Schäden erleichtern soll<sup>20</sup>.

### **C. Die Eigenarten der nordamerikanischen Lösungen im Bereich des Straßenverkehrs**

Auf dem Gebiete des Haftpflichtrechts des Straßenverkehrs hat man in Nordamerika besondere Lösungen zur Garantie der Zahlungsfähigkeit entwickelt. Es sind drei verschiedene Spielarten zu unterscheiden<sup>21</sup>.

Die Impounding Acts führen zu einer unmittelbaren Beschlagnahme des Kraftfahrzeugs, wenn der Eigentümer zur Zeit eines Unfalls nicht versichert ist. Nach Sicherheitsleistung oder einem sonstigen Nachweis der Zahlungsfähigkeit kann die Beschlagnahme wieder aufgehoben werden. Die Safety Responsibility Laws verlangen unter denselben Voraussetzungen wie oben unmittelbar Sicherheitsleistung, die solange aufrecht erhalten werden muß, bis der Ersatzberechtigte entschädigt, die Klage abgewiesen oder Verzicht geleistet wurde. Die

14 Einen dementsprechenden Vorschlag machte Wilburg, S. 36 f.

15 Décret vom 20. 5. 1955, J. O. vom 22. 5. 1955.

16 Ein entsprechender Vorschlag für Deutschland stammt von Heck, S. 306.

17 Gesetz vom 14. 2. 1942 (Art. 17), vgl. J.-Cl. Resp., Fasc. XII a, No 117 ff.

18 Notiz in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 24. 7. 1964.

19 AaO vom 24. 4. 1964.

20 Unbekannt in FAZ vom 23./24. 5. 1963, S. 6.

21 Abgesehen von dem Compensation Plan, vgl. u. 6. Teil, 2. Abschnitt A III. Für die Begriffe siehe Kline und Pearson, S. 13 ff.

Financial Responsibility Acts verlangen die Sicherheitsleistung erst, wenn der Ersatzberechtigte keine Befriedigung erlangt hat.

## **D. Die gesamtschuldnerische Haftung der Schädiger (solidarité und obligation in solidum)**

Die *solidarité* ist nach Art. 1202 Code civil nur möglich, soweit sie ausdrücklich vorgesehen ist. Von besonderer Bedeutung ist Art. 55 Code pénal, wonach Mittäter und Teilnehmer eines Verbrechens oder Vergehens für den daraus resultierenden Schadenersatzanspruch gesamtschuldnerisch haften. Die wirtschaftliche Bedeutung der *solidarité* als Garantie gegen Zahlungsunfähigkeit eines der Beteiligten wird in Frankreich stark betont<sup>22</sup>.

Für das Verkehrsopfer hat die *solidarité* außerdem den Effekt, daß ein Ersatzpflichtiger auch dann für den Gesamtschaden einzustehen hat, wenn seine Mitschuldner unbekannt bleiben und daher nicht verfolgt werden können<sup>23</sup>.

Liegt allerdings zivilrechtliches Verschulden oder eine Übertretung vor, so kann die *solidarité* nicht eingreifen. Aber auch dann können mehrere Ersatzpflichtige als Gesamtschuldner haften (*obligation in solidum*). Der Unterschied zur *solidarité* beschränkt sich auf den Wegfall gewisser Rechtsfolgen, insbesondere wirken die Handlungen eines Schuldners nicht für die anderen.

## **E. Haftung für Dritte**

Ein, wenn auch begrenzter, Gewährleistungseffekt wird erzielt, wenn zu der Haftung des unmittelbar Schädigenden noch die eines anderen hinzutritt (Art. 1384 Code civil und §§ 830 bis 832 BGB).

## **F. Die Gewährleistungen des Prozeßrechts**

Das Prozeßrecht gewährt ebenfalls Garantien gegen die Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen. Erwähnenswert ist die *astreinte*, eine Verurteilung in Geld, die zu der Verurteilung in der Hauptsache hinzutritt, um deren Vollstreckung zu sichern oder der *droit de préférence par rapport aux amendes* nach Art. 254 Code pénal. Am wichtigsten ist jedoch der Arrest der §§ 916 ff. ZPO. Diese Möglichkeit besteht im Code de procédure erst seit 1955 (Art. 48 bis 58) unter dem

22 Rép. civ. 1955, vo *solidarité* Nr. 19.

23 Cass. civ. vom 29. 9. 1941, Gaz. Pal. 1941. 2. 437.

Titel *mesures conservatoires*<sup>24</sup>. Sie erlauben dem Gläubiger wenigstens die Erhaltung einer vorhandenen Zahlungsfähigkeit von dem Zeitpunkt an, zu dem er seinen Anspruch glaubhaft machen kann<sup>25</sup>. Die Wiederherstellung einer beseitigten Zahlungsfähigkeit gestattet das Anfechtungsgesetz unter bestimmten Voraussetzungen.

## **G. Keine Konzeption der Gewährleistung der Ansprüche des Ersatzberechtigten**

Daraus ist zu ersehen, daß sich das Recht mit der Sicherung der Zahlungsfähigkeit der Ersatzpflichtigen befaßt. Eine dem zugrundeliegende Konzeption fehlt aber sowohl in Frankreich wie in Deutschland. Abgesehen von dem geschlossenen Block der Pflichtversicherung, erscheinen die vorhandenen Sicherungen und Garantien rein zufällig. Die Sicherung durch die Gesamtschuld mehrerer Ersatzpflichtiger hängt eben davon ab, daß zufällig mehrere gemeinsam den Schaden verursachen. Die Sicherung durch das Prozeßrecht beschränkt den Schutz sehr stark, da es den Verlust der Zahlungsfähigkeit erst nach Entstehen des Anspruchs verhindern kann. Neben der Erweiterung des haftenden Vermögens auf die Beiträge einer abstrakt abgegrenzten Gruppe (Versicherung, Garantiefonds) besteht die Haftung einer konkret abgegrenzten, die aber mit ihrem gesamten Vermögen haftet und schließlich die Konservierung des Vermögens des Ersatzpflichtigen nach dem Haftungsfall.

### *Dritter Abschnitt*

#### **Die Leistungen bei Anonymschäden**

Der Ersatzberechtigte fällt nach unserem geltenden Haftungsrecht bei Anonymschäden mit seinem Anspruch aus, weil er den Nachweis

24 Dies erklärt, warum die *mesures conservatoires* in diesem Zusammenhang nicht erwähnt werden, da sie offensichtlich noch nicht sehr stark in das Bewußtsein der französischen Juristen getreten sind.

25 In Griechenland gibt es in einer Art moderner Variante zur Noxalklage die Einrichtung, daß der Eigentümer, der nicht Besitzer oder Fahrer war, durch Abtretung des Wagens sich von seiner Haftpflicht befreien kann. Vgl. Sievers, Schutz des Dritten, S. 388.

der Kausalität einer bestimmten Person nicht erbringen kann. Zum Begriff des Anspruchs i. S. des § 194 BGB<sup>26</sup> gehört nur die tatbestandsmäßige Kausalität, nicht aber deren Nachweis, wie überhaupt die Möglichkeit des Beweises der einzelnen Anspruchsvoraussetzungen nicht zum Begriff gehört. Systematisch hängt die Leistung bei Anonymschäden daher mit Beweisnot und Kausalität zusammen.

Sowohl im deutschen wie im französischen Recht hat der Ersatzberechtigte die Voraussetzungen seines Anspruchs grundsätzlich zu beweisen. Um das Dogma von der Beweislast des Ersatzberechtigten zu durchbrechen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

(1) Man läßt ein Tatbestandsmerkmal, dessen Beweis Schwierigkeiten macht, einfach fallen oder man fingiert es. So verzichtet die Gefährdungshaftung auf Verschulden<sup>27</sup>, § 1717 BGB fingiert die Kausalität<sup>28</sup>.

(2) Man führt Beweiserleichterungen für den Ersatzberechtigten ein. Einerseits über Beweislastregeln und die Vermutung (§ 7 StVG), wobei es im Zusammenhang ohne Belang ist, ob eine Beweislastregel oder eine Vermutung vorliegt<sup>29</sup>. Andererseits durch die freie Beweiswürdigung (§ 286 ZPO) oder deren Steigerung (§ 287 ZPO) und den Beweis des ersten Anscheins.

Die Unterschiede zwischen den Beweislastdurchbrechungen sind nur quantitative. Sie unterscheiden sich vielleicht wesentlich in ihrer rechtlichen Konstruktion, nicht aber in ihrem Ergebnis.

Beweisnot kann bei allen Elementen anspruchsbegründender Normen entstehen. Außer für Verschulden und Schaden ist sie für die Kausalität typisch.

Der Begriff der Kausalität ist komplex und dementsprechend kann die Beweisnot bei verschiedenen ihrer Unterfälle auftauchen<sup>30</sup>.

Eigentlich kein Problem der Kausalität liegt vor, wenn die Verursachung des Schadens durch einen bestimmten Ersatzpflichtigen be-

26 Vgl. o. 3. Teil, 1. Abschnitt Fn.

27 Dies gilt allerdings nur sehr beschränkt, da regelmäßig Grund der Gefährdungshaftung ist, daß man einen Anspruch zubilligen möchte, obwohl der Schaden nicht schuldhaft verursacht wird. Rein sprachlich kann man das so fassen, daß man den Beweis des Verschuldens erläßt, dies ist jedoch zu unterscheiden von Schäden, bei denen regelmäßig ein Verschulden gegeben ist, die Entschädigung jedoch am Nachweis scheitert. Oft überschneidet sich beides bei der Gefährdungshaftung.

28 So Kempf, S. 93 ff., bestr.

29 Vgl. Rosenberg, Beweislast, S. 208 ff., der Vermutung und Fiktion einerseits und Beweislastregel und Wegfall eines Tatbestandsmerkmals andererseits gegenüberstellt.

30 Eine sorgfältige Zusammenstellung der anlässlich der Kernspaltungs-vorgänge möglichen Arten von Kausalität geben Staron, Estep and Pierce, S. 360 ff.

weisbar ist, diese jedoch nicht tatbestandsmäßig ist, eine tatbestandsmäßige aber in der Summierung der Verursachung durch mehrere vorliegt. So wenn mehrere für sich unter der Grenze des Zulässigen liegende Immissionen in ihrer Summierung diese Grenze überschreiten<sup>31</sup>. Ob die Schädiger bekannt oder unbekannt sind, ist ohne Bedeutung, da eine auch analoge Anwendung der Grundsätze über die Gesamtschuld eben wegen der fehlenden Tatbestandsmäßigkeit der einzelnen Handlungen nicht in Frage kommt.

Es kann weiterhin feststehen, daß aus einer nach konkreten Merkmalen abgegrenzten Gruppe einer oder mehrere kausal waren, es ist aber nicht nachzuweisen wer. Führt das zu einer Haftung der Gruppe, so wird sie im Ergebnis so angesehen, wie wenn sie kausal wäre. Man kann dies deshalb als konkrete Gruppenkausalität bezeichnen.

Liegt derselbe Sachverhalt bei einer nach abstrakten Merkmalen bestimmten Gruppe vor, so wäre das entsprechend als abstrakte Gruppenkausalität zu klassifizieren.

Schließlich kann bei festgestellter Kausalität mehrerer der Umfang der Schadenverursachung des Einzelnen möglicherweise nicht festgestellt werden. Da hier regelmäßig eine Gesamtschuld vorliegen dürfte, berührt das den Ersatzberechtigten nicht.

## A. Haftung ohne Kausalität

Bienenfeld<sup>32</sup> unterscheidet zwischen Haftung ohne Verursachung und Haftung ohne Kausalität. Im ersten Fall liegt Kausalität einer bestimmten Person in vollem Umfang vor, da jedoch eine andere haftet, auf deren Kausalität es nicht ankommt, die den Erfolg nicht „verursacht“ hat, wird dieser ein Erfolg ohne Verursachung zugerechnet. Im zweiten Fall fehlt es überhaupt an einer Kausalität, dem Haftenden wird ein Zustand zugerechnet, ohne daß er ihn verursacht zu haben braucht. Die Haftung ohne Verursachung findet sich vor allem bei jenen Haftungsfällen, die im Anschluß an Müller-Erzbach<sup>33</sup> als Gemeinschaftshaftungen bezeichnet werden können, und deren Grundtypus die *lex Rhodia de jactu* ist. Es ist dann allerdings wieder zwischen der Berechtigung eines Gemeinschaftsmitgliedes und der eines Außenstehenden zu unterscheiden (vgl. die große Haverei und den § 830 Abs. 1 S. 2 BGB).

Für die Haftung ohne Kausalität führt Wolff<sup>34</sup> zwei Beispiele an: Die Haftung des Staates Mexiko anstelle insolventer Straftäter und

31 Vgl. Westermann, S. 63 f.

32 Bienenfeld, S. 117 und 170 ff.

33 Müller-Erzbach, S. 467 ff.

34 Wolff, S. 251.

die mittelalterliche Haftung von Gildemitgliedern zur Unterstützung anderer.

Typisch ist diese Art der Haftung für das öffentliche Recht, woraus man Steuern und Beiträge als Hauptbeispiele anführen kann.

Die sehr scharfsinnige Unterscheidung Bienenfelds ist, abgesehen von der verwirrenden Begriffsbildung<sup>35</sup>, von keiner großen praktischen Bedeutung, da in fast allen von ihm angeführten Fällen eine Kausalität im Tatbestand vorliegt<sup>36</sup>, und nur nicht gefordert ist. Deshalb halte ich mit Wolff<sup>37</sup> eine Zusammenfassung beider Typen für fruchtbarer. Das Entscheidende ist nämlich die Zurechnung ohne Kausalität und nicht der Mangel der Kausalität im objektiven Tatbestand. Diese Zurechnung ohne Kausalität kennzeichnet auch die Haftung des Garantiefonds ganz allgemein. Im Falle des Anonymschadens muß der Ersatzberechtigte eben nicht die Kausalität einer bestimmten Person nachweisen. Sowohl die konkrete wie noch deutlicher die abstrakte Gruppenkausalität bedeutet für den einzelnen Ersatzpflichtigen eine größere oder geringere Wahrscheinlichkeit, trotz mangelnder Kausalität in Anspruch genommen zu werden.

## B. Die konkrete Gruppenkausalität

Sie entspricht dem, was als alternative Kausalität bezeichnet wird. Obwohl der Begriff nach allgemeinem Sprachgebrauch unrichtig ist, da alternativ lediglich die Wahl zwischen zwei Möglichkeiten bedeutet, § 830 Abs. 1 S. 2 BGB aber durchaus nicht auf zwei beschränkt bleiben muß, wird man ihn verwenden, da er eingeführt ist. Der Begriff der konkreten Gruppenkausalität dient der Verdeutlichung des Gegensatzes zur abstrakten. Hauptfall ist der § 830 Abs. 1 S. 2 BGB. Daneben muß § 227 StGB im Zusammenhang untersucht werden.

### I. § 830 Abs. 1 S. 2 BGB

Dieser Tatbestand gewährt einen Anspruch auch dann, wenn die Kausalität eines bestimmten Schädigers nicht nachgewiesen ist; vorausgesetzt ist, daß mehrere Personen sich gefährlich verhalten haben, ihr Verhalten geeignet war, den Schaden herbeizuführen, dadurch ein

35 Dies ist wohl der Grund für die falsche Einordnung der Haftung nach Art. 123 des mexikanischen Strafgesetzbuches durch Bienenfeld, die er statt zur Haftung ohne Verursachung zur Haftung ohne Kausalität gerechnet hat.

36 So Bienenfeld selbst, S. 175 und 182.

37 Wolff, S. 251.

Schaden entstand, und der Geschädigte nun nicht feststellen kann, wer kausal war. Das sind die Tatbestandsmerkmale wie sie sich unmittelbar aus dem Wortlaut ergeben. Noch unter dem Eindruck, daß es eine Haftung ohne Kausalität bzw. möglicherweise ohne Kausalität nicht gebe, sah man die Vorschrift als systemwidrig an und versuchte, ihren Anwendungsbereich einzuschränken<sup>38</sup>. Die Rechtsprechung hat sich von Anfang an um Einschränkung bemüht und in noch stärkerem Maße das Schrifttum.

Zunächst beschränkte man den Tatbestand auf die unerlaubten Handlungen, und zwar dies in voller Einigkeit, allerdings schon abbröckelnd die Rechtsprechung<sup>39</sup>, die die §§ 833 bis 838 BGB einbezog.

Dann „wie ein unerschütterlicher Fels“<sup>40</sup> das Erfordernis des tatsächlich einheitlichen, örtlich und zeitlich zusammenhängenden Vorganges<sup>41</sup>, die unbedingte Gleichzeitigkeit der Handlungen<sup>42</sup> und die Forderung nach zumindest einem Minimum an Gemeinschaftlichkeit des Handelns<sup>43</sup>.

Alle diese Beschränkungen, die sich nicht unmittelbar auf den Text stützen, sind ins Wanken geraten. Schon die Rechtsprechung ließ gewisse Einschränkungen fallen. So hat insbesondere der BGH<sup>44</sup> das Erfordernis einer irgendwie gearteten Gemeinschaftlichkeit fallen lassen, um § 830 Abs. 1 S. 2 auf einen Verkehrsunfall anwenden zu können, in dessen Verlauf jedenfalls zwei einander fremde Kraftfahrzeuge den Ersatzberechtigten angefahren hatten. Mit dem Erfordernis der inneren Beziehung fiel auch das der Gleichzeitigkeit der Gefährdungshandlungen und es blieb lediglich der „einheitliche Vorgang“ übrig<sup>45</sup>. Überdies wird auch vielfach darauf verzichtet<sup>46</sup>. Die Einbeziehung der Sondertatbestände der §§ 833 bis 838 BGB ist heute weitgehend unbestritten<sup>47</sup>. Dagegen ist es umgekehrt herrschende Meinung, daß die nicht-deliktischen Schadenhaftungen nicht von § 830 Abs. 1 S. 2 BGB erfaßt werden können. Es ist anzuerkennen, daß der

38 So Bydlinski, Alternative Kausalität, S. 2; Gernhuber, S. 148.

39 BGH VersR 1956, S. 627 ff.

40 Gernhuber, S. 152.

41 Noch neuerdings BGHZ 33, 286; Quellenangaben bei Gernhuber, S. 149, Fn 11 und 12.

42 Staudinger, Bd. 2, 9. Auflage, § 830 Anm. 3 a.

43 Quellenangaben bei Lauenstein, S. 1661, Fn 6.

44 BGHZ 33, 286.

45 So schon Bydlinski, Alternative Kausalität, S. 12; Gernhuber, S. 152; Deubner, S. 385.

46 Bydlinski, Alternative Kausalität, S. 12; Deubner, S. 386 und Gernhuber, S. 152, wenn auch mit jeweils verschiedener Begründung.

47 Gernhuber, S. 153 bezeichnet es als Scheinproblem.

Begriff unerlaubte Handlungen im § 830 Abs. 1 S. 1 BGB, auf den S. 2 verweist, daher eine unmittelbare Anwendung auf die nicht-deliktische Haftung ausschließt. Nachdem aber heute die Vorschrift nicht mehr als systemwidrig und verdächtig gilt, ist der Weg für eine analoge Anwendung frei. Im Schrifttum fordert Weimar<sup>48</sup> die analoge Anwendung des § 830 Abs. 1 S. 2 auch bei der Haftung nach § 7 StVG, ja allgemein für die Gefährdungshaftung und begründet dies zu Recht mit der gleichen Interessenlage. Auch Bydlinski<sup>49</sup> hält bei Konkurrenz zwischen einem verschuldeten und zufälligen Schaden die volle Entlastung des Schädigers für unrichtig.

Geht man vom Wortlaut der Vorschrift aus, der — wie dargelegt — sich immer mehr unter Beseitigung der früheren Einschränkungen durchsetzt, so kommt man zu folgendem Ergebnis: § 830 Abs. 1 S. 2 setzt die Haftung einer Gruppe an die Stelle der Haftung eines einzelnen, wenn und obwohl dessen Kausalität nicht nachgewiesen ist, falls sich die Mitglieder der Gruppe so verhalten haben, daß sie nachweislich für die Verursachung in Frage kommen. Die herrschende Meinung und die Rechtsprechung wenden den § 830 Abs. 1 S. 2 BGB allerdings nur auf die deliktischen Schadenshaftungen an. Kein Widerspruch hat sich auch bisher gegen die Möglichkeit des Entlastungsbeweises gezeigt<sup>50</sup>.

## *II. Die konkrete Gruppenkausalität in Frankreich*

Die übliche Meinung in Frankreich ist, daß es eine *responsabilité collective* nicht gebe<sup>51</sup>. Zwar ist das Recht des Code civil noch individualistischer als das des BGB, und die Voraussetzung des Kausalitätsnachweises wird geradezu als eine Art Grundrecht des Ersatzpflichtigen angesehen<sup>52</sup>. Es wird indes mehr und mehr anerkannt, daß solche Grundrechte Schranken haben können.

Auch in Frankreich sind die Fälle unproblematisch, in denen eine Person für den durch eine Gruppe verursachten Schaden haftet<sup>53</sup>. So haftet der Staat für den Schaden, den ein unbestimmter Soldat einer Einheit verursacht<sup>54</sup>.

48 Weimar, Gesamtschuldnerische Haftung, S. 464.

49 Bydlinski, Alternative Kausalität, S. 13.

50 Vgl. Gernhuber, S. 149 mit Quellennachweisen.

51 Dieser Ausdruck steht für alternative Kausalität, vgl. z. B. die Überschrift bei Postacioglu, S. 438.

52 Aberkane, S. 517.

53 AaO, S. 518.

54 Cons. d'Et. vom 17. 11. 1905, S. 1905. 3. 113.

Die Rechtsprechung verlangt grundsätzlich unnachgiebig den Nachweis der Kausalität eines bestimmten Ersatzpflichtigen<sup>55</sup>.

Da sich jedoch der Geschädigte beim Beweis der Kausalität eines bestimmten Urhebers vorkommen muß, wie derjenige beim Blinderkuhspiel, der mit verbundenen Augen raten soll, wer ihn wohl berührt hat<sup>56</sup>, suchte die Rechtsprechung nach Auswegen. Sie fand vor allem die folgenden:

(1) Man betrachtet die gleichzeitige Faute als eine einheitliche Erscheinung in bezug auf die Kausalität<sup>57</sup>, d. h. man sah die Ursache des Schadens in einem gemeinsamen Verschulden der Beteiligten. Dieses Verfahren ist jedenfalls für einen Anspruch nach Art. 1384 Code civil unzulänglich.

(2) Daher nahm man eine *garde collective* aller gefährlich sich verhaltenden Personen für die schadenstiftende Sache an<sup>58</sup>.

Aus der Lehre kommen weitere Lösungsversuche. So vor allem von Aberkane<sup>59</sup>, der die Haftung dann annimmt, wenn der unbekannte Schädiger einer Gruppe zugehört, die sich bewußt und mit Absicht zusammengefunden hat; also ein Merkmal, das ungefähr dem neuerdings abgelehnten vom gemeinschaftlichen Handeln bei § 830 Abs. 1 S. 2 BGB entspricht. Es ist aus den gleichen Gründen wie dort abzulehnen, wobei in Deutschland noch hinzutritt, daß es der Gesetzestext nicht verlangt.

Eine andere, in Deutschland wenig akzentuierte Ansicht vertreten verschiedene Autoren<sup>60</sup>. Für sie bleibt in jedem Fall eine festgestellte und beweisbare Schadenverursachung per definitionem der alternativen Kausalität übrig: Jeder der Gruppe Angehörige hat für den Ersatzberechtigten den Verlust einer Chance verursacht, nämlich der, vom wirklichen Schädiger Ersatz zu verlangen<sup>61</sup>. Dabei soll nach Postacioglu auch ohne Verschulden gehaftet werden, soweit es sich überhaupt um den *fait des choses* handelt.

55 Tribunal civil de Marmande, D. 1956. somm. 108; Cass. civ. vom 9. 10. 1957, D. 1957. 708.

56 Azard, S. 139.

57 Cass. civ. vom 5. 6. 1957, D. 1957. 493; Cass. civ. vom 5. 2. 1960, D. 1960. 365; Cass. crim. vom 12. 10. 1961, D. 1962. somm. 86.

58 Cour d'Appel de l'AEF (Afrique Equatoriale Française) vom 5. 4. 1957, J. C. P. 1957. II. 10308.

59 Aberkane, S. 538 ff.

60 Postacioglu, Mayrand und Azard.

61 Azard bezeichnet das als *perte d'une chance*, was unter die Rubrik entgangener Gewinn fällt. Da jedoch tatsächlich schon ein Anspruch vorliegt, handelt es sich nicht um *lucrum cessans*, sondern um *damnum emmergens*.

Bei aller Strenge im Nachweis der Kausalität fand die Rechtsprechung bei besonderer Fallgestaltung einen Ausweg: Soweit die mehreren, alternativkausalen Ersatzpflichtigen für den verursachten Schaden bei dem gleichen Versicherer gedeckt sind, wird dem Ersatzberechtigten die *action directe* gewährt<sup>62</sup>. Diese Rechtsprechung wird von der Mehrzahl der Autoren begrüßt<sup>63</sup>. Azard<sup>64</sup> bringt dagegen rechtliche Bedenken vor.

Die *action directe* erfordert die Anwesenheit des Versicherungsnehmers im Prozeß des Geschädigten gegen den Versicherer oder eine vorgängige Festlegung des Schadenersatzes dem Grunde und der Höhe nach. Zwar ist die Vorschrift zum Schutze des Versicherungsnehmers entstanden, so daß dieser auf ihre Geltendmachung verzichten könnte.

Rechtlich beruht aber die *action directe* auf einem bestimmten Vertrag und einem bekannten Schädiger des Ersatzberechtigten. Da es sich um eine Haftpflichtversicherung handelt, sollen die Mittel aus dem Prämienaufkommen nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Voraussetzungen eines Anspruchs nach gemeinem Recht vorliegen. Man kann also auch nicht davon sprechen, daß wirtschaftlich gesehen der Anonymschaden den Versicherern zugutekomme. Gewährt das Gesetz weitergehende Ansprüche, so muß das in einem höheren Prämienaufkommen seinen Ausdruck finden. Die Haftpflichtversicherung als solche gibt für die Begründung eines Anspruchs ohne Nachweis der Kausalität nichts her<sup>65</sup>.

### III. § 29 BJagdG

Man könnte diese Norm ebenfalls unter den Begriff konkrete Gruppenkausalität bringen, da eine konkret abgegrenzte Gruppe (die Jagdgenossen) ohne den Nachweis der Kausalität eines einzelnen aus ihr leisten muß.

62 Cass. civ. vom 28. 2. 1939, D. H. 1940. somm. 5; Tribunal de Commerce de Saint-Etienne vom 6. 3. 1940, D. H. 1940. 613; Cour d'Appel d'Aix vom 6. 6. 1950, D. 1951. 173.

63 Rép. civ. 1951 v° Assurances de dommage, No 132; Besson, note sous Aix; Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 963.

64 Azard, S. 140.

65 Vergleiche Nachweise über die Rechtsprechung in den USA bei Staron, Estep and Pierce, S. 417 ff. Auch hier haftet bei alternativer Kausalität der gemeinsame Versicherer. Da die Versicherung der dort behandelten Schäden aus Kernspaltungs vorgängen sehr konzentriert ist, kann man damit eine praktische Lösung finden. Die Schwierigkeiten der Begründung werden von den genannten Autoren zwar gesehen, das Ergebnis aber bejaht.

Die Haftung findet ihre Rechtfertigung in der Beteiligung aller Ge-  
nossen an den Einnahmen. Es handelt sich nicht mehr um eigent-  
liche Haftung, sondern um einen Ausgleichsanspruch, der zu den An-  
sprüchen aus erlaubtem Eingriff hintendert. Die Vorschrift nähert  
sich damit dem Grundgedanken der Gefährdungshaftung, hat aber  
jedenfalls nichts mit der konkreten Gruppenkausalität zu tun.

#### IV. § 1717 BGB

Im Gegensatz zu § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB handelt es sich nicht um die Haftung einer Gruppe, sondern um die eines Einzelnen. Gemeinsam ist den beiden Tatbeständen nur die Haftung aufgrund möglicher Kausalität, da nicht die Verursachung, sondern nur der Verkehr bewiesen werden muß. Kann der Beklagte im Vaterschaftsprozeß dagegen die mögliche Kausalität einer Gruppe nachweisen, so befreit ihn das deutsche Recht von seiner Haftung (*exceptio plurium*). Besteht eine gesamtschuldnerische Haftung aller möglichen Erzeuger<sup>66</sup>, so nähert sich die Vorschrift der konkreten Gruppenkausalität. Die Parallelen können aber aus den gleichen Gründen wie bei § 29 BJagdG nicht sehr weit gezogen werden.

#### V. § 227 StGB

Nach § 227 StGB ist strafrechtlich verantwortlich, wer sich an einer Schlägerei oder einem Angriff beteiligt, soweit dadurch der Tod eines Menschen oder eine schwere Körperverletzung verursacht worden ist, und er sich nicht ohne seine Schuld daran beteiligt hatte.

Auch hier besteht die Schwierigkeit, die Verursachung des in § 227 genannten Erfolges nachzuweisen. Auch hier reicht deshalb zur strafrechtlichen Haftung der Nachweis der Zugehörigkeit zu einer Gruppe aus, deren Mitglieder möglicherweise kausal waren.

Obwohl also die Gegebenheiten und die Voraussetzungen der Haftung die der konkreten Gruppenkausalität sind, handelt es sich rechtsdogmatisch um vollständig verschiedene Tatbestände. § 227 StGB wird einheitlich als Gefährdungsdelikt aufgefaßt, und zwar als

<sup>66</sup> So früher das dänische Recht nach Art. 11 des Gesetzes vom 27. 5. 1908. Dies ist jedoch nicht mehr gültig, da das Gesetz Nr. 200 vom 18. 5. 1960 über die Rechtsstellung von Kindern in § 6 Abs. 2 den wahrscheinlichsten der möglichen Erzeuger als Vater ansieht (abgedruckt bei Bergmann, Bd. 2, Dänemark, S. 31). Hübner weist (S. 18) auf weitere Länder hin, in denen eine Haftung jedes möglichen Erzeugers besteht. In Frankreich wie in Deutschland widersetzt man sich einer solchen Haftung (siehe z. B. Savatier, Responsabilité, Bd. 2, S. 12 Fn 1).

abstraktes<sup>67</sup>. Der Erfolg der Tötung eines Menschen oder der schweren Körperverletzung wird dadurch zur objektiven Bedingung der Strafbarkeit, die weder gewollt noch verursacht sein muß<sup>68</sup>. Das Strafrecht hat also mit dem Institut des Gefährdungsdelikts die Möglichkeit, die Haftung vorzuverlegen. Nicht der Erfolg in Form einer Schädigung, sondern schon die gesteigerte Möglichkeit als solche, die Gefährlichkeit läßt haften. Für die Gefährdung aber ist die Kausalität mit der Beteiligung schon erwiesen. Die Vorverlegung der Strafbarkeit führt allerdings zu einer gemilderten Haftung — der Strafrahmen des § 227 StGB liegt erheblich unter dem entsprechenden für Tötung und schwere Körperverletzung.

Auch bei der Mittäterschaft braucht der Erfolg nicht<sup>69</sup> von dem einzelnen Mittäter verursacht zu sein, um seine Haftung zu begründen. Dies gilt auch für die Haftung nach § 830 Abs. 1 S. 1 BGB<sup>70</sup>.

## C. Die abstrakte Gruppenkausalität

Gesetzlich bestimmte Haftung aus abstrakter Gruppenkausalität gibt es zur Zeit nur über die Garantiefonds. Ein größerer Teil beschränkt sich auf die Garantie der Zahlungsfähigkeit der Ersatzpflichtigen. Durch die Bestimmung der möglicherweisen Kausalen nach abstrakten Merkmalen (z. B. nach dem Merkmal Halter eines Kraftfahrzeugs) unterscheidet sich diese Haftung vor allem von der aus der konkreten Gruppenkausalität. Bei dieser reicht nicht die abstrakte Möglichkeit der Kausalität, es muß vielmehr jedem der Gruppe Zuzurechnenden konkret nachgewiesen werden, daß er möglicherweise ursächlich war (z. B. seine Teilnahme an einer Schlägerei, die Mittäterschaft). Daraus ergeben sich zwangsläufig Unterschiede, z. B. muß der konkrete Nachweis der Gruppenzugehörigkeit zur Zulassung des Gegenbeweises der Unmöglichkeit der Kausalität führen. Grenzt man nach abstrakten Merkmalen ab, so ist demgegenüber ein konkreter Gegenbeweis nicht zulässig.

Die beschränkte Zahl von Gruppenmitgliedern bei konkreter Gruppenkausalität erfordert die Haftung mit dem gesamten Vermögen,

67 Schönke-Schröder, § 227, Anm. 1; Maurach, Bd. 2, S. 91; Welzel, S. 257.

68 RGSt 59, 109 für die Verursachung.

69 Dies gilt auch für das ungefähr gleichartige Recht der *complicité*. In diesem Zusammenhang war in Frankreich das Gesetz vom 15. 9. 1948 über Kriegsverbrechen umstritten. Soweit eine verbrecherische Organisation im Sinne der Nürnberger Prozesse vorlag, wurde die Verantwortlichkeit der einzelnen Angehörigen vermutet, und damit also deren Kausalität für einzelne bestimmte Verbrechen. Das Gesetz wurde inzwischen abgeändert.

70 Siehe Bydlinski, Mittäterschaft, S. 410 ff.

bei der abstrakten reichen Beiträge aus, aus denen ein Sondervermögen gebildet wird. Dafür erfordert diese eine Sammelstelle für die Beiträge, eine Institution, die Träger der Haftungsgrundlage ist. Diese Sammelstelle kann jedoch nicht die Verpflichtung der abstrakt abgegrenzten Gruppe verschleieren. Sie ist lediglich zur praktischen Durchführung der Gruppenhaftung erforderlich.

Die abstrakten Merkmale zur Abgrenzung können sehr weit sein. Ginge man beispielsweise davon aus, daß alle Verkehrsteilnehmer für Anonymschäden im Straßenverkehr kausal sein können<sup>71</sup>, so würde die Gruppe alle Verkehrsteilnehmer umfassen, d. h. die Allgemeinheit. Man sieht sofort die Gefahr, daß die Abgrenzung jeden Sinn verliert, wenn man zum Ergebnis kommt, daß für Anonymschäden die Allgemeinheit möglicherweise kausal war, da das für sämtliche Anonymschäden gültig wäre. Daraus folgt, daß die abstrakte Möglichkeit, für einen Schaden ursächlich gewesen zu sein, nicht ausreicht, um eine Haftung zu begründen<sup>72</sup>.

Außerhalb des Bereichs der Automobilhaftpflicht scheint es nur zwei weitere gesetzliche Regelungen der Haftung aus abstrakter Gruppenkausalität zu geben<sup>73</sup>.

Aber es gibt Projekte und Vorschläge: Der praktisch bedeutsamste bezieht sich auf das Atomhaftpflichtrecht. Von verschiedenen Seiten<sup>74</sup> wurde das Problem der Anonymschäden erkannt und teilweise auch die Haftung aus abstrakter Gruppenkausalität vorgeschlagen<sup>75</sup>.

71 Z. B. kann der Fußgänger durch sein Verhalten den Unfall eines Kraftfahrzeugs verursachen und anonym bleiben, genauso wie ein Kraftfahrer.

72 Vgl. u. 4. Teil, 4. Abschnitt B.

73 Nach § 9 Abs. 2 des ostzonalen AtomG vom 28. 3. 1962, Gesetzblatt I, S. 47, haftet das Amt für Kerntechnik, wenn der eigentlich Ersatzpflichtige nicht festgestellt werden kann, aber feststeht, daß es sich um einen Schaden aus Kernspaltungsvorgängen handelt. Da es kein Privateigentum gibt, könnte man natürlich auch von einer unmittelbaren Staatshaftung reden. Regelmäßig wird jedoch nach Produktionseinheiten getrennt kalkuliert, Leistungen des Amts für Kerntechnik müßten also in diese Kosten eingehen oder als Subvention gegeben werden. Durch Gesetz vom 11. 7. 1966, J. O. vom 12. 7. 1966 wurde der Code rural um einen Art. 366ter ergänzt. Danach übernimmt der fonds de garantie automobile die Ansprüche gegen unbekannte oder zahlungsunfähige Ersatzpflichtige an Jagdunfällen im Rahmen seiner Regelung.

74 Bydlinski, Schadensverursachung, S. 92; Gieseke, S. 106; Moser, S. 25 ff.; Piérard, S. 118 ff.; Scheidwimmer, Atomhaftungsrecht, S. 75 und Gedanken, S. 4; Seydel-Salzer, S. 1538.

75 Bydlinski, Piérard und Moser, jeweils aaO.

§ 53 AtomG lässt Anonymschäden aus der Einwirkung radioaktiver Stoffe registrieren und untersuchen, wobei aber nicht einmal eine Möglichkeit besteht, die Registrierung zu erzwingen. Damit will man einen Überblick über die Art und den Umfang solcher Schäden gewinnen, dem spätere Maßnahmen folgen werden, falls sich diese Schäden als bedeutsam herausstellen.

Ein weiteres Beispiel bietet das Immissionsrecht. Neben dem Sonderproblem der summierten Immission<sup>76</sup> besteht ebenfalls das der Anonymschäden, sei es im Zusammenhang mit jenem, sei es unabhängig davon. Westermann<sup>77</sup> schlägt hierfür eine Haftung aus abstrakter Gruppenkausalität vor, d. h. er will auf den Nachweis der Kausalität eines bestimmten Ersatzpflichtigen verzichten und eine nach abstrakten Merkmalen abgegrenzte Gruppe haften lassen.

<sup>76</sup> Westermann, S. 61 ff.

<sup>77</sup> AaO, S. 67. Er spricht von der Bildung eines Haftungsfonds.

## vierter teil

### Das einheitliche Rechtsprinzip der Gefährdungshaftung, der Schadenverteilung und des Garantiefonds

Der Nachweis eines einheitlichen Rechtsgedankens beim Ausgleich der rechtssoziologisch abgegrenzten Schäden aus Gefährdungstatbeständen könnte für die individuelle Gefährdungshaftung allein wohl auch aus einer Analyse der Rechtsprechung erbracht werden. Man könnte ihren Trend feststellen, wie sie mit untauglichen und tauglichen Mitteln versucht, die Indolenz des Gesetzgebers auf manchen Gebieten zu korrigieren. Ähnliche Initiativen hinsichtlich der Haftung abstrakt abgegrenzter Gruppen sind indessen undenkbar<sup>1</sup>. Die Rechtsprechung ist schlechterdings nicht imstande, Probleme der Schadenverteilung solcher Gruppen selbstständig anzusprechen und zu lösen, da hier die Schaffung eines Trägers der Verteilung vorausgehen muß, falls eben diese Verteilung ein Essential des Prinzips ist. Daher kann das Prinzip nur aus den legislativen Ansätzen und rechtspolitischen Erwägungen gefunden werden. Zugleich folgt daraus, daß es sich um ein rechtspolitisches Prinzip handeln muß, da seine legislative Gestaltung Wirksamkeitsvoraussetzung ist.

Zur Vermeidung eines Methodensynkretismus soll das übergreifende Prinzip der Gefährdungshaftung ebenfalls auf dieser Grundlage gewonnen werden, um dann dieser Betrachtungsweise auch die

1 Die Rechtsprechungsbeispiele gleicher Versicherer mehrerer möglicher Ersatzpflichtiger (vgl. o. 3. Teil, 3. Abschnitt B II) und der Frage einer faute, wenn ein Halter nicht auf die Gewährleistung der Ansprüche eventueller Ersatzberechtigter bedacht ist (vgl. die Zusammenstellung bei Claeys, S. 25 ff.), sind wertlos. Das erste bezieht sich nur auf die in Deutschland schon gesetzlich geregelte Gruppenkausalität, die Verpflichtung zur Haftpflichtversicherung des Kraftfahrers, die aus dem zweiten folgte, hat inzwischen in Frankreich eine gesetzliche Regelung gefunden, wie sie in Deutschland schon längere Zeit bestand.

Schadenverteilung zu unterwerfen<sup>2</sup>. Beides dient nur als Grundlage dafür, das dem Garantiefonds zugrundeliegende Rechtsprinzip als mit dem genannten identisch nachzuweisen. Die Darstellung beschränkt sich daher auf die Grundlinien der bislang gegebenen Begründungen. Die Bedeutung des Garantiefonds in Frankreich regt indes eine gewisse Modifizierung an.

### *Erster Abschnitt*

#### *Die subjektive und individualistische Schadenordnung*

Allen primitiven Kulturen ist eine Schadenordnung gemeinsam, die auf den Schadenerfolg abstellt und weitgehend anstelle des Individuums eine Gemeinschaft haften läßt<sup>3</sup>. Die griechische Philosophie entwickelte die Theorie des Schuldbegriffs, das römische Recht dessen Praxis. In Frankreich gewann die subjektive Haftung schon im Mittelalter, in anderen Ländern später die Oberhand. Vom Beginn des 19. Jahrhunderts an war man sich einig, daß nun die barbarische objektive und kollektive Haftung endgültig überwunden sei. Die Voraussetzungen der Haftung wurden zum Dogma erhoben: Verschulden und Kausalität, dazu das Prinzip der Individualhaftung. Nur wer in vorwerfbarer Weise Unrecht tut und dafür verantwortlich ist, haftet. Man anerkannte dabei den Umkehrschluß auf die Lücken: Selbstverschuldeten, zufälligen und Anonymschaden kann der Betroffene nicht abwälzen<sup>4</sup>. Aber schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts begann der Angriff auf das Dogma.

2 Der Begriff Schadenverteilung im Zusammenhang der Untersuchung beschränkt sich auf den obligatorischen Risikoausgleich, d. h. die Pflichtversicherung, soweit nicht der Zusammenhang deutlich auf die allgemeine Schadenverteilung hinweist.

3 Vgl. z. B. Schnitzer, Bd. 2, S. 638 und Ussing, S. 486.

4 Man ersieht Kenntnis und Billigung schon aus den Formulierungen des Dogmas: „*Casum sentit dominus, casus a nullo praestantur, res perit domino.*“

## *Zweiter Abschnitt*

### **Die Gefährdungshaftung**

In Deutschland erschütterte die Gesetzgebung das Dogma der subjektiven Haftung schon 1838 mit dem Preußischen Eisenbahngesetz<sup>5</sup>. In Frankreich sieht man den Beginn im Gesetz über die Arbeitsunfälle vom 9. 4. 1898. Während aber in Deutschland eher die Gesetzgebung in unkomplizierter Weise vorging (sonst wäre es erst sehr viel später zu einer Gefährdungshaftung gekommen), war das Gesetz in Frankreich die Frucht der Bemühungen der Wissenschaft. Seitdem blieb die Gefährdungshaftung dynamisch und es scheint, als ob sie mit dem Atomhaftpflichtrecht ihren Höhepunkt noch nicht überschritten habe. Zumindest im Ergebnis ist eine differenzierte Rückkehr zur primitiven Haftungsordnung im Gange<sup>6</sup>.

Der Begriff der Gefährdungshaftung wird nicht einheitlich verwendet und erfordert deshalb eine Definition. Es ist m. E. nicht richtig, die Gefährdungshaftung unter den Oberbegriff Kausalhaftung zu bringen<sup>7</sup>, da damit an die reine Kausalität angeknüpft würde. Tatsächlich braucht aber eine Gefährdungshaftung auf das Verschulden nicht ganz zu verzichten, sondern kann es in abgeschwächter Form weiter als Tatbestandsmerkmal verlangen (§ 7 StVG). Auch die im BGB genannten Haftungen, die das Verschulden abschwächen oder beseitigen, müssen hier ausgeklammert werden, da sie von der eigentlichen Gefährdungshaftung mehr trennt, als sie verbindet. Ein gemeinsamer Begriff für verschiedene Tatbestände rechtfertigt sich nur bei überwiegenden Gemeinsamkeiten. Die gesuchte Definition wird sich bei der nachfolgenden Feststellung der Kriterien der Gefährdungshaftung sozusagen als Nebenprodukt ergeben.

#### **A. Die Haftungsordnung im Rahmen der Garantie des gegebenen Lebensstandards — rechtliche und wirtschaftliche Schadentragung**

Ob man es bedauert oder begrüßt, in Westeuropa gibt es heute nicht

5 Vom 3. 11. 1838.

6 Schnitzer, Bd. 2, S. 638; Ussing, S. 486.

7 Wie Oftinger, Haftpflichtrecht, Bd. 1, S. 11 ff. es tut.

nur den Anspruch auf das Existenzminimum<sup>8</sup>, sondern auch eine vorherrschende Überzeugung, daß ein einmal erreichter Lebensstandard nicht mehr erheblich sinken darf<sup>9</sup>. Gliedert man die Haftungsordnung in diese Garantie ein, dann ist damit einer ihrer Aspekte betont, der zumindest für die Gefährdungshaftung vorherrschend ist. Man kann dies so ausdrücken, daß nicht mehr der Schädiger, sondern der Geschädigte im Vordergrund steht<sup>10</sup>, oder damit, daß ein tadelnswertes Verhalten des Haftpflichtigen nicht mehr Voraussetzung der Haftung ist<sup>11</sup>. Unter dem gleichen Blickwinkel ergibt sich aber auch, daß der Schädiger, insoweit er an den Geschädigten zahlt, selbst wiederum zum Geschädigten wird. In anderen Worten bedeutet das, daß nicht der Schadenersatz, sondern die Schadentragung wesentlich ist<sup>12</sup>.

Den Schaden trägt derjenige, der ihn nicht mehr abwälzen kann. Nach Oftinger ist eine Abwälzung möglich, wenn einer der dem positiven Recht bekannten Wege eröffnet ist. Man beruft sich auf

- (1) Verschulden,
- (2) Vertrag, durch den die Schadentragung übernommen ist oder
- (3) auf eine gesetzliche Regelung, die ohne ein Verschulden (genau: oder aufgrund eines abgeschwächten Verschuldens) die Abwälzung ermöglicht<sup>13</sup>.

Liege keiner dieser Gründe vor, so habe derjenige den Schaden zu tragen, der von ihm betroffen sei. Für eine rechtspolitische Untersuchung der Haftungsordnung reicht diese formale Definition der Ab-

8 Dieser Anspruch folgt für die Bundesrepublik aus Art. 1 Abs. 1 und der Sozialstaatsklausel der Art. 20 Abs. 1 und 28 Abs. 1 GG.

9 Vgl. für Frankreich Dupeyroux, der die Haftungsordnung ganz im Rahmen der Vorsorge für die Erhaltung des Lebensstandards sieht. Diesen Gesichtspunkt betont auch Esser, Gefährdungshaftung, S. 75, der die Behandlung des Unglücks als Einheitsaufgabe bezeichnet. Teilweise gehen die Forderungen noch darüber hinaus, indem man sogar die Teilnahme an der Steigerung des Lebensstandards zumindest im Verhältnis des gesamten Wachstums des Bruttosozialprodukts als Rechtsanspruch fordert.

10 Savatier, *Responsabilité*, S. 3 und *Les métamorphoses*, Troisième série, S. 86.

11 Ripert, *Le régime démocratique*, S. 307, 309; Esser, *Responsabilité* unterscheidet zwischen den beiden Funktionen des Haftpflichtrechts: Vergeltung und Verteilung der Risiken des modernen Lebens.

12 Degenkolb, S. 74; Binding, S. 467 f.; Esser, Gefährdungshaftung, S. 70. Richtige Fragestellung auch bei Yadin, S. 283: Die Untersuchung des Problems der aus Straßenverkehrsunfällen resultierenden Schäden stelle die Grundfrage, wo sie endgültig getragen werden sollten.

13 Oftinger, *Haftpflichtrecht*, Bd. 1, S. 25. Diese Einteilung ist für unsere Zwecke besser geeignet als eine, die nur ontologisch auf Eigenverschulden, Zufall und Fremdverschulden abstellt.

wälzung jedoch nicht aus. Neben dieser rechtlichen ist die wirtschaftliche Seite zu beachten.

Das zeigt sich sofort für die Ziff. 2. Es ist nicht entscheidend, daß durch Vertrag die eingetretenen Schäden übernommen werden, sondern wer die Gegenleistung für eine solche Übernahmeverpflichtung erbringt<sup>14</sup>. Zum anderen stellt nicht schon die Anspruchsgewährung durch die Rechtsordnung eine Abwälzung dar, da die Verwirklichung des Anspruchs an Beweisschwierigkeiten oder an der Zahlungsunfähigkeit des Anspruchsgegners scheitern kann<sup>15</sup>.

Eine prinzipielle Betrachtung der Haftungsordnung muß noch weiter führen. Mit der Berücksichtigung der Zahlungsunfähigkeit gelangt man endgültig vom Bereich der rechtlich bestimmten Schadentragung zur wirtschaftlich bestimmten. Die Auferlegung der Schadentragung durch die Rechtsordnung bedeutet nicht, daß der so Belastete damit den Schaden definitiv trägt. Der rechtlich zur Schadentragung Verpflichtete kann wirtschaftlich den dadurch ihm entstandenen Schaden abwälzen, wenn er damit seinen Beitrag zum Sozialprodukt belastet<sup>16</sup>. Es ist also zwischen rechtlich und wirtschaftlich bestimmter Schadentragung zu unterscheiden.

14 Bei der Sach- und Unfallversicherung zahlt der Geschädigte selbst regelmäßig die Versicherungsprämien, es erfolgt also keine Abwälzung, da die Leistung der Versicherung erkauf ist. Man lasse sich nicht dadurch täuschen, daß die Prämiensumme grundsätzlich unter der Leistung des Versicherers liegt; dies ist im Versicherungsprinzip begründet. Lediglich eine vom Schädiger eingegangene Versicherung, die den Schaden ersetzt, stellt zunächst eine Abwälzung vom Geschädigten auf den Schädiger dar (Haftpflichtversicherung, Sach- und Unfallversicherung zugunsten Dritter).

15 Vgl. z. B. Esser, Gefährdungshaftung, S. 75 ff.

16 Die Abwälzung ist deutlich und auch in der Literatur hinreichend gewürdig, soweit die Kosten in die Kalkulation eingehen. Eine Abwälzung findet aber immer dann statt, wenn ein Produkt (i. w. S., einschließlich Dienstleistungen) mit einer für seine Erbringung typischen Schadeneigung verbunden ist (so wird beispielsweise ein Malermeister, der für seinen Handwerksbetrieb einen Wagen benutzt, die Kosten der Haftpflichtversicherung auf seine Kunden abwälzen). Und schließlich wird jeder, der zu einer nicht mehr unmittelbar abwälzfähigen Schadentragung bestimmt ist, versuchen, diese in dem von ihm geforderten Anteil am Volkseinkommen geltend zu machen. Eine Relativierung der gesamten Schadenordnung in dem Sinne, daß es gleichgültig ist, wer den Schaden trägt, wird jedoch vermieden. Im Spiel von Angebot und Nachfrage können die Schäden nur abgewälzt werden, wenn die angebotene Leistung — belastet mit diesem Betrag — konkurrenzfähig bleibt, d. h. wenn die Allgemeinheit bereit ist, die Leistung trotz des Aufschlags abzunehmen.

Jede Haftungsordnung muß die wirtschaftlich bestimmte Schadentragung berücksichtigen, denn nur unter dieser Voraussetzung kann sie gerecht und praktisch sein<sup>17</sup>.

## **B. Die Grundlagen der Gefährdungshaftung in der modernen Industriegesellschaft**

### *I. Die Anwendung der naturwissenschaftlichen Erkenntnisse*

Die sich immer noch beschleunigende Entwicklung der modernen Industriegesellschaft ließ in den von ihr geschaffenen neuen Formen menschlichen Lebens auch die bisherige Haftungsordnung veralten. Die Anwendung der naturwissenschaftlichen Erkenntnisse schuf ein Gefährdungspotential, für dessen Schädigungen die bestehenden Normen nicht mehr paßten. Ursache ist vor allem die<sup>18</sup> Technik, die eine Vervielfältigung und Intensivierung der Schadenmöglichkeiten in Industrie, Handwerk und Verkehr brachte. Aber auch die im Gefolge der Industrialisierung auftretenden Menschenzusammenballungen in den Zentren, die Verhärtung des wirtschaftlichen Existenzkampfes trugen ebenso wie der Massenwohlstand dazu bei. Das einzelne Schadeneignis ist häufiger, läuft schneller ab, ist komplizierter und trifft gleichzeitig mehr Menschen schwerer als früher. Zwischen den weiterhin vorhandenen Schädigungen, die nicht mit der modernen Industriegesellschaft und ihren Gefahren zusammenhängen und den genannten läßt sich also eindeutig scheiden<sup>19</sup>.

### *II. Der Wandel der sozialen Konzeption*

Das Verlangen nach Garantie des gegebenen Lebensstandards ist das Endergebnis aller Bestrebungen, die von der Selbstverantwortung weg zur Sicherung tendieren. Dieses Denken ist im Ausschnitt Haftungsordnung ebenfalls maßgeblich geworden. Der Einzelne verlangt, daß er für seinen Lebensstandard beeinträchtigende Ereignisse ent-

17 Bei Esser, Gefährdungshaftung, S. 128 ist diese Tatsache erwähnt.

18 Insbesondere die von ihr benötigten Energien. Beispielsweise will Hannak das Problem ganz auf die gefährliche Kraft zurückführen. Dies reicht zur Kennzeichnung der Tatbestände der Gefährdungshaftung allein nicht aus, da beispielsweise auch chemische und elektrische Vorgänge von Bedeutung sind.

19 Vgl. Green, S. 64, der ebenso unterscheidet. Merkmale der herkömmlichen Schäden seien, daß das Verhalten und die Pflichten der Beteiligten einfach bestimmbar und die den Schaden verursachenden Fakten wenige und offen einsehbar seien.

schädigt wird. Dieselben Gründe, die die Entwicklung der Sozialversicherung vorantreiben, werden auch auf die Haftungsordnung übertragen. Der Ausbau der Haftungsordnung in dieser Richtung wird dabei u. a. mit dem allen Menschen immanenten Sicherheitsstreben<sup>20</sup>, dem demokratischen Denken<sup>21</sup>, mit den der Gesamtrechtsordnung zugrundeliegenden Leitgedanken<sup>22</sup>, ja selbst einfach mit dem Gedanken der Humanität und der christlichen Nächstenliebe begründet<sup>23</sup>. Der Wandel der sozialen Konzeption beruht aber m. E. nicht in erster Linie auf den genannten Gründen. Die Gefährdung des Menschen ohne die Technik war nämlich im Effekt größer, nur daß sie eben nicht sinnvollem menschlichem Tun entsprang<sup>24</sup>. Trotzdem erwachte in jener Zeit dieser Gedanke nicht. Auch die genannten Motivierungen waren vorhanden. Voraussetzung für den Durchbruch der Ideen war der von der Technik erst geschaffene Wohlstand. Während man sich früher darüber im klaren war, daß eine Erhaltung des Lebensstandards des Einzelnen, vom Schaden Betroffenen die anderen in gleicher Weise zu Betroffenen hätte werden lassen, gestattet heute der Wohlstand die Garantie des Lebensstandards ohne wesentliche Beeinträchtigung der anderen. Hinzu kommt noch die von Esser<sup>25</sup> betonte Planungsfähigkeit, die Voraussetzung einer solchen Garantie ist.

### C. Die Bestimmung der Gefährdungshaftung

In Frankreich beherrscht noch heute der Streit zwischen *théorie de faute* und *théorie du risque* das Haftpflichtrecht<sup>26</sup>. Anders als in Deutschland wollten ursprünglich die Vertreter der *théorie du risque* das Verschulden gänzlich aus dem Haftungsrecht eliminieren<sup>27</sup>. Aber schon bei der Feststellung der positiv relevanten Haftungselemente erkannte man die Notwendigkeit einer gemischten Theorie, d. h. des

20 Hubert, S. 454 ff.; Ripert, *Le régime démocratique*, S. 303 ff.

21 Ripert, aaO.

22 Institut international, S. 13.

23 Keller, S. 7.

24 Dies beweist z. B. die um über die Hälfte geringere Lebenserwartung jener Zeit genauso wie die in der Literatur gegebenen Beispiele existentieller Armut.

25 Esser, *Gefährdungshaftung*, S. 80 ff.

26 Mazeaud-Tunc, Bd. 1, S. 420.

27 So hat man einen Antrag auf Ersetzung des Wortes *faute* im Art. 1382 Code civil durch *fait* eingebracht, der jedoch abgelehnt wurde (J. O. 1902, *Débats parlementaires*, Chambre, S. 770 und J. O. 1930, *Débats parlementaires*, Sénat, S. 91).

Nebeneinander von Schuld- und Gefährdungshaftung<sup>28</sup>. Die Notwendigkeit der beiden Haftungsprinzipien ergibt sich schon daraus, daß neben den Schäden der modernen Technik die traditionellen nicht verschwunden sind. In Deutschland war das Nebeneinander nie ernsthaft in Frage gestellt.

### I. Die Begründungen

Die Begründungen für die Gefährdungshaftung haben einen erheblichen Umfang erreicht, wobei häufig verschiedene Begründungen kombiniert werden und insbesondere als Gesichtspunkte einer Interessenabwägung dienen.

Es wird erkannt, daß im Gegensatz zu den Unrechtsschäden die Unglückschäden grundsätzlich durch Sozial- und Sozialversicherungsrecht zu regeln sind, die Haftungsordnung also nur der Bestandteil einer Ordnung zur Garantie des Lebensstandards sein kann. Das Prinzip der verteilenden Gerechtigkeit verlangt aber auch den schuldrechtlichen Ausgleich der Unglücksschäden, wenn typisch gefährliche Tätigkeiten zugelassen werden, denen die Allgemeinheit ausgesetzt wird<sup>29</sup>. Hinzu kommt, daß der Begriff des Sozial- und Sozialversicherungsrechts nicht den vollständigen Ausgleich des Schadens bezweckt, sondern pauschalierte Leistungen der Existenzsicherung gewährt, wobei es sich durchaus nicht mehr um die Sicherung des Existenzminimums handeln muß. Es ist aber gerade die Frage aufzuwerfen, ob nicht auf den Gebieten der Gefährdungshaftung ein vollständiger oder annähernd vollständiger Schadenausgleich stattzufinden hat. Der dogmatische Ansatzpunkt sei, daß derjenige, welcher die Gefahr zu seinem Nutzen schaffe, auch für den daraus resultierenden Schaden einzustehen habe (Einstandspflicht)<sup>30</sup>. In dieser Darstellung sind die heute als wesentlich geltenden Begründungen enthalten.

Weitgehend werden nur einzelne Teile dieser Begründung angeführt. So die typische qualitative und quantitative Gefährlichkeit einer Tätigkeit<sup>31</sup>, die Aufnahme der aus der Gefährlichkeit herrüh-

28 So z. B. die Theorie vom *risque-profit*, die den Begriff profit eng definiert, nämlich um nicht jede finale Tätigkeit eines Menschen zu erfassen. Dieses Handeln des wirtschaftlichen Vorteils wegen, das heute bei den Vertretern der *théorie du risque* die vorherrschende Begründung ist, läßt aber notwendigerweise einen Raum frei, den die Schuldhaftung ausfüllen muß.

29 Insbesondere Esser, Gefährdungshaftung und Schuldrecht, S. 222 ff. bzw. 830.

30 Esser, Schuldrecht, S. 830; Gefährdungshaftung, S. 97 ff.

31 Rümelin, S. 30, 46.

renden Schadenlasten in die Kalkulation des Produkts<sup>32</sup>, die Interessentheorien<sup>33</sup> wollen demjenigen, der den Nutzen einer Tätigkeit hat, auch ihren Schaden aufbürden. Weiter die Beweisnot, auch vermutetes Verschulden<sup>34</sup>, der Zwang zur Verteilung der Schäden<sup>35</sup>, die sozialen Notwendigkeiten<sup>36</sup> u. a.

## *II. Die Abgrenzungskriterien*

Aus den verschiedenen deutschen Sondergesetzen lassen sich recht eindeutig folgende Kriterien entwickeln, die im Anschluß an Hannak<sup>37</sup> auf die Formel „Gefährlicher Betrieb“ gebracht werden können. Erforderlich ist also einmal der sachliche, örtliche und zeitliche Zusammenhang mit dem Betrieb und weiterhin der Zusammenhang mit einer für den Betrieb typischen Gefahr<sup>38</sup>.

## *III. Das rechtliche Prinzip der Gefährdungshaftung*

Die praktische Anwendung der naturwissenschaftlichen Erkenntnisse ist einerseits typisch gefahrgeneigt, andererseits erbringt sie den unerhörten Wohlstand der Massen in unserer Zeit. Es gibt — von Außenseitern abgesehen — keinen Zweifel, daß die Vorteile der Anwendung ihre Nachteile eindeutig überwiegen. Müßte bei anderem Ergebnis die Gesellschaft diese Tätigkeiten verbieten, so ergibt sich umgekehrt, daß sie als sozial wertvoll, ja in ihrer Faktizität unentbehrlich, zuzulassen sind. Esser<sup>39</sup> bezeichnet dies treffend als den Kern der Zurechnungsfrage.

Die Gefährlichkeit einer Tätigkeit ist nicht der Grund, sondern lediglich der Anlaß der Gefährdungshaftung<sup>40</sup>. Es gibt gefährliches Verhalten, das nicht zu einer Gefährdungshaftung führt, wie z. B. die Kriminalität. Sie ist aber der Anlaß, denn erreicht die quantitative

32 Vor allem Mataja, S. 24 und 26 (Möglichkeit der Schadenverteilung).

33 Böhmer, S. 289; Unger, S. 299, 359. Am weitesten geht Müller-Erzbach, S. 44 und 89, der die Idee der Interessenverfolgung verallgemeinert. Hierher gehören auch die berühmtesten Vertreter der *théorie du risque*, die vor allem darauf abstellen, daß derjenige, der die gefährlichen Tätigkeiten entwickelt, auch für sie haften soll: Josserand, S. 1093; Savatier, *Règles générales*, S. 408 ff.

34 Marton, S. 10, 13 f. und 15; Böhmer, S. 289; Rapports II, S. 934.

35 Hannak, S. 57 f.

36 Hannak, S. 49 f.; Levy, S. 96.

37 Hannak, S. 4.

38 Vgl. oben die Kriterien der französischen Rechtsprechung zum *fait des choses*. 1. Teil, 1. Abschnitt C und D.

39 Esser, Gefährdungshaftung, S. 96.

40 Ungefähr so auch Esser, Gefährdungshaftung, S. 103; Marton, S. 33.

oder qualitative Gefährdung ein gewisses Maß, so greift der Gesetzgeber ein. Solange aber die mögliche Zahl oder Schwere der Schäden gering bleibt, fehlt dem Gesetzgeber der Anlaß zum Eingreifen. Daraus ergibt sich, daß z. B. Personenaufzüge trotz ihrer Gefährlichkeit nicht der Gefährdungshaftung unterliegen, da sie nicht jenen Grad von Gefährdung quantitativ erreichen.

Läßt der Gesetzgeber eine solche als gefährlich erkannte Tätigkeit zu, läßt er also zu, daß unvermeidlich Menschen getötet oder verletzt, ihr Eigentum beschädigt, ihr Vermögen beeinträchtigt wird, so trifft ihn die Verpflichtung, wenigstens für eine *möglichst vollständige Entschädigung* der Opfer zu sorgen, nachdem er alles Mögliche für eine Verhütung der Schäden getan hat. Eine solche möglichst vollständige Entschädigung der Opfer ist gerechtfertigt, da der Gesetzgeber nur eine sozial wertvolle Tätigkeit zulassen darf, d. h. eine Tätigkeit, deren wirtschaftlicher Nutzen für die Allgemeinheit im Vergleich zu ihrer Bedeutung als Schadenursache eindeutig dominiert. Auch eine vollständige Entschädigung kann daher wirtschaftlich nicht sehr ins Gewicht fallen. Dem widerspricht es nicht, daß die Gefährdungshaftung der distributiven Gerechtigkeit entspringt<sup>41</sup>. Die *iustitia distributiva* ist insoweit ein formaler Begriff, als sie noch einen Maßstab erfordert, der bestimmt, was dem Einzelnen zukommt<sup>42</sup>. Ja die verteilende Gerechtigkeit stellt vielmehr auf den Leistungsempfänger, den Ersatzberechtigten ab, da sie seine Bedürfnisse berücksichtigt, während die ausgleichende gleichermaßen beide, Ersatzpflichtigen und Ersatzberechtigten beachtet.

Dagegen ist die Tatsache, daß der Betroffene gezwungen ist, sich der Schädigung auszusetzen, kein spezifisches Element der Begründung der Gefährdungshaftung. Dies trifft für eine Großzahl nicht mit der Technik zusammenhängender Gefährdungen zu<sup>43</sup>. Dasselbe gilt auch für die Begründung einer Gefährdungshaftung über die Beweisnot des Geschädigten. Der Gesetzgeber hat beispielsweise vielfach bewußt in Kauf genommen, daß ein Verschulden des Schädigers fehlt<sup>44</sup>. Die Gefährdungshaftung beruht dann nicht auf dem Mangel des Beweises eines Verschuldens, sondern auf dem Verzicht auf Verschulden.

41 Esser, Gefährdungshaftung, S. 73. Anders Henkel, S. 316, der zwar noch die Gewährung der Sonderstellung als Akt verteilender Gerechtigkeit ansieht, aber nicht mehr den daraus fließenden Anspruch des Geschädigten.

42 Del Vecchio, S. 55 ff.

43 Z. B. auf die Kriminalität.

44 Jedenfalls wenn man vom Schuldbegehr der Verschuldenshaftung ausgeht.

Der Gesetzgeber läßt lediglich die besondere, der sozial wertvollen Tätigkeit *eigentümliche* Gefährdung zu und unterwirft sie der besonderen Haftung. Die allgemeine dagegen kann nach traditionellem Haftpflichtrecht behandelt werden. Daraus folgt die Einschränkung der Gefährdungshaftung auf betriebseigentümliche Schäden<sup>45</sup>. Diese Einschränkung bildet die Grenze der Gefährdungshaftung, da das oben genannte Prinzip der möglichst vollständigen Entschädigung nur soweit gilt, als es sich gerade um die speziell durch die erlaubte Anwendung naturwissenschaftlicher Erkenntnisse verursachten Schäden handelt. Es scheiden also Schäden aus, wenn und soweit sie mit jeder Tätigkeit verbunden sein könnten oder durch den Geschädigten verursacht wurden, d. h. eben untypisch sind. Daraus folgt die unterschiedliche Ausgestaltung der Gefährdungshaftungstatbestände nach der typischen Gefahr.

Mit der Entscheidung, daß der Schaden nicht auf dem Betroffenen sitzen bleiben darf, ist noch nichts darüber gesagt, wer den Schaden nun tragen soll. Der Schaden muß dort getragen werden, wo letztlich der Nutzen aus der Privilegierung zur Schädigung anfällt. Entscheidend ist hierfür die wirtschaftliche Schadentragung<sup>46</sup>. Wirtschaftlich muß der Verbraucher des Endprodukts den Schaden tragen, denn erst dann ergeben sich die volkswirtschaftlich dem genannten Prinzip entsprechenden Kosten eines Produktes oder einer Dienstleistung. Alles andere wäre eine regelmäßig nicht gerechtfertigte Subventionierung<sup>47</sup>. Das widerlegt auch den naheliegenden Gedanken, die Allgemeinheit müsse den Schaden tragen, da die Tätigkeit ja sozial nützlich sei. Da nicht alle in gleichem Umfang Nutzen aus den gefährlichen Tätigkeiten ziehen, würden diese deren Produkt subventionieren<sup>48</sup>.

Aus mehreren Gründen ist es aber notwendig, die Schadentragung zu kanalisieren. Das Erstergebnis einer gefährlichen Tätigkeit wird meist auf eine Vielzahl von Empfängern verteilt, die ihrerseits wieder weiterverteilen, so daß sich u. U. eine lange und weitverzweigte Kausalkette bis zum Endverbraucher ergäbe, die einen Nachweis vollkommen unmöglich mache. Die wirtschaftliche Ausrichtung der ge-

45 Vgl. Esser, Schuldrecht, S. 934.

46 Vgl. o. 4. Teil, 2. Abschnitt A.

47 Anderes gilt, wenn die Allgemeinheit deshalb an der gefährlichen Tätigkeit ein Interesse hat, weil sie nach ihrer Entwicklung sozial wertvoll sein wird. Dann wird sie subventioniert (Beispiel: Kernspaltung).

48 Dies war beispielsweise auch einer der wesentlichen Gründe, weshalb die Sowjetunion ihre Produktionsanlagen in homogene, selbständige wirtschaftende Einheiten aufspalten mußte. Vgl. Savatier, *Les métamorphoses*, Première série, S. 366.

fährlichen Tätigkeiten führt dazu, daß sie regelmäßig nur vorgenommen werden, soweit ihre Kosten abgewälzt werden können. Sonst ist die Alternative: die Kosten sind zu hoch, um die Produkte der gefährlichen Tätigkeit weiterverkaufen zu können. Dann ist die Tätigkeit nicht sozial nützlich oder die Allgemeinheit muß sie nun tatsächlich subventionieren. Oder es handelt sich schon um den Endverbraucher (z. B. den Familienvater, der das Kraftfahrzeug zum Sonntagsausflug benutzt und dafür der Gefährdungshaftung unterliegt). Die Kanalisierung der Haftung ändert also nur das Subjekt der *rechtlichen* Schadentragung, regelmäßig aber nicht das der wirtschaftlichen und soll dies auch nicht ändern. Die These, daß demjenigen die Lasten der Gefährdungshaftung aufzuerlegen sind, der den Nutzen aus der gefährlichen Tätigkeit zieht, ist also ungenau. Sie ist richtig, wenn man von der wirtschaftlichen Schadentragung ausgeht, trifft aber nicht zu, wenn man die rechtliche meint. Nach dieser ist dem die Gefährdungshaftung auferlegt, der die gefährliche Tätigkeit ausübt, wobei er unter Umständen ebenfalls einen Nutzen daraus zieht, sei es, daß der genannte Fall des Endverbrauchers vorliegt, sei es, daß es sich um den Unternehmer handelt, der am Produkt verdient. Der Gewinn des Unternehmers ist jedoch regelmäßig gering im Verhältnis zu dem Nutzen des Endverbrauchers seines Produkts.

Man kann also zusammenfassen: Soweit eine Tätigkeit quantitativ oder (und) qualitativ gefährlich ist, muß dem Geschädigten für die ihr eigentümlichen Schäden *möglichst vollständig* Ersatz geleistet werden, wenn und weil diese Tätigkeit als sozial wertvoll zugelassen ist. Träger der Haftung ist wirtschaftlich derjenige, der den Nutzen aus der Tätigkeit zieht, rechtlich der, der sie ausübt<sup>49</sup>.

Da sich die Gefährdungshaftung dogmatisch nicht begründen läßt, vielmehr anfänglich vollkommen außerhalb des Systems stand, und es insofern erweiterte, muß das gefundene Prinzip rechtsethischer Natur sein<sup>50</sup>. Der Hinweis auf schon vorhandene Tatbestände der Gefährdungshaftung oder auf die Einstandspflicht als dogmatischem An-

49 Daher ist eine Pflichthaftpflichtversicherung für die Gefährdeten nicht zulässig. Ob der Verkehrsteilnehmer, soweit er nicht Kraftfahrer ist, eine Haftpflichtversicherung abschließen soll, ist eine Frage der persönlichen Einstellung des einzelnen (vgl. die Empfehlung des ADAC, FAZ vom 7. 8. 1963, S. 5).

50 Dafür spricht auch die Entwicklung der Gefährdungshaftung durch die Gesetzgebung in Deutschland unter anfänglichem vollständigem Ausschluß der Rechtslehre. Daneben herrscht Einigkeit darüber, daß die Zugrundelegung des Art. 1384 Code civil nur zufällig durch den Wortlaut dieser Vorschrift möglich wurde, ohne daß diese Haftung im Gesetz enthalten gewesen wäre.

satzpunkt ist nicht mehr als eine Denkhilfe, die aber gefährlich würde, wenn daraus erhebliche Schlüsse gezogen würden. Das Prinzip stellt zugleich durch seine wirtschaftliche Folgerichtigkeit ein sachlogisches dar, das daher selbst ohne eine Anleihe beim Rechtsbewußtsein bestehen könnte.

### *Dritter Abschnitt*

## Gefährdungshaftung und Schadenverteilung

### **A. Die Begriffe**

In Frankreich bezeichnet man die zu beschreibende Erscheinung als *socialisation*<sup>51</sup>. Der Begriff ist sehr weit und umfaßt sowohl die Versicherungstechnik, als auch die staatliche Versorgung. Man könnte ihn mit Kollektivierung übersetzen.

Die Versicherungstechnik als solche ändert nichts an der bestehenden Haftungsordnung, da die Leistungen des Versicherers vom Versicherungsnehmer erkauft sind<sup>52</sup>. Anders die Kollektivierung, soweit sie eine staatliche Versorgung darstellt. Getragen von der Gesamtheit der Steuerzahler stellt sie keine gekaufte Garantie der Risiken mehr dar, da die Besteuerung davon völlig unabhängig ist. Die Anwendung der Versicherungstechnik ohne effektive Veränderung der Schadentragung bezeichne ich als Schadenverteilung<sup>53/54</sup>. Die Schadenverteilung kann kombiniert sein mit einer vorausgehenden oder darin enthaltenen Schadenabwälzung. Beides ist jedoch gedanklich zu trennen.

51 Geprägt von Savatier, *Vers la socialisation*, S. 9 ff., hat sich der Begriff allgemein durchgesetzt. Vgl. z. B. Rodière, S. 2; Hubert, S. 376.

52 Vgl. o. 3. Teil, 3. Abschnitt B II. Wird jemand zur Zahlung der Versicherungsprämien verpflichtet, obwohl er den zu garantierenden Schaden nach der Schadenordnung nicht tragen müßte, so findet eine verdeckte Änderung der Schadenordnung statt, wobei eine Stufe (die vorgängige Änderung der Haftungsordnung) übersprungen wird. Wird beispielsweise jemand verpflichtet, eine Unfallversicherung für einen Dritten abzuschließen, so haftet er wirtschaftlich insoweit, als der Versicherer im Schadenfalle haftet, d. h. grundsätzlich bei der Unfallversicherung auch für den vom Geschädigten verschuldeten Schaden.

53 Anders die Terminologie bei Esser, *Gefährdungshaftung*, vor allem S. 124 ff., 128.

54 Entsprechend der prinzipiellen Zielsetzung dieser Untersuchung stelle ich auch hier auf die wirtschaftliche und nicht die formalrechtliche Seite ab. Rechtlich ist der Versicherer Verpflichteter.

## B. Die Entwicklung der Schadenverteilung

Es ist immerhin erstaunlich, daß nicht nur die Objektivierung der Haftung<sup>55</sup>, sondern auch ihre Kollektivierung eine Rückkehr zu Formen primitiver Schadenordnungen zeigt<sup>56</sup>. Es handelt sich allerdings nicht um eine bloße Rückkehr, da beide Tendenzen der Schadenordnung — was für die Kollektivierung noch zu zeigen ist — ihre rechtssoziologische Grundlage in der praktischen Anwendung der naturwissenschaftlichen Erkenntnisse haben. Gleichwohl sind gewisse Parallelen festzustellen. Wie die Großschäden der modernen Technik die Mittel des Einzelnen übersteigen, so überstiegen schon kleinere Schäden in jener Zeit das vorhandene (geringere) Vermögen des Ersatzpflichtigen. Die Schwierigkeiten des Beweises infolge der dünnen Besiedlung, der unzulänglichen Gerichtsorganisation und der Schwierigkeit, Beweismittel aufzufinden und zu verwerten, entsprechen denen, die der schnelle und komplizierte Ablauf technischer Vorgänge schafft. Schließlich gleicht die Stellung des Verbandes, repräsentiert durch eine Person an dessen Spitze in ihrer Verfügungsgewalt über den Einzelnen der privilegierten des Inhabers eines gefährlichen Betriebs<sup>57</sup>.

In Deutschland begann die Kollektivierung mit der Bismarckschen Sozialgesetzgebung, die Verteilung mit der Einführung der Pflichthaftpflichtversicherung durch das LVG<sup>58</sup>.

## C. Der Zusammenhang zwischen Gefährdungshaftung und Schadenverteilung

Die Schadenverteilung hatte ursprünglich die Bedeutung, den zu schützen, der dazu beiträgt, die notwendigen Mittel anzusammeln, um im Schadenfalle helfen zu können. Hier reihte sich auch die Haftpflichtversicherung ein, obwohl sie schon immer die unbeabsichtigte Nebenwirkung hatte, dem Dritten einen zahlungskräftigen Schuldner zu stellen. Im Laufe einer längeren Entwicklung sowohl in Deutschland wie in Frankreich trat die Nebenwirkung in den Vordergrund, und bei der Pflichtversicherung ist der Schutz des Versicherungsnehmers zur Nebenwirkung geworden<sup>59</sup>.

55 Vgl. o. 4. Teil, 1. Abschnitt.

56 Vgl. z. B. Mataja, S. 3 ff., 46 ff.

57 Vgl. Obayashi, S. 20 f.; Esser, Gefährdungshaftung, S. 77 Fn 1 weist auf die korporative Ersatzhaftung im alten Genossenschaftsrecht hin.

58 Vom 1. 8. 1922, RGBI I, S. 681.

59 Besson, Assurance, S. 91 ff.; Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 57 ff.; Jannott, Haftpflichtrecht und -versicherung, S. 29 ff.

Mittel der Schadenverteilung im Zusammenhang mit der Gefährdungshaftung ist in der geltenden Schadenordnung die Haftpflichtversicherung<sup>60</sup>, soweit man nicht zur Kollektivierung schreitet. Sie erfüllt dabei die beiden genannten Zwecke.

Der Zusammenhang zwischen der Gefährdungshaftung und der Schadenverteilung ist in allen einschlägigen Stellungnahmen erkannt<sup>61</sup>, meist auch der Anlaß für die Verbindung; anders steht es mit der Frage nach dem Warum.

Die praktische Notwendigkeit der Liquiditätsvorsorge fällt ins Auge. Wie bei der Haftung für gefährlichen Betrieb der Anlaß in der Quantität und (oder) Qualität der möglichen Schäden liegt, so liegt er für die Schadenverteilung in der Häufigkeit und Schwere möglicher Ausfälle<sup>62</sup>. Diese Tatsache ist aber wiederum nicht das Rechtsprinzip der Verpflichtung zur Liquiditätsvorsorge, sondern ihr Anlaß.

Auch das Streben nach Folgerichtigkeit<sup>63</sup> allein ist keine tragfähige Begründung. Die Rechtsordnung müßte sonst ganz generell die Verwirklichung aller von ihr gewährten Ansprüche garantieren. Bis zu einem gewissen Grad bemüht<sup>64</sup> sie sich um eine Verwirklichung. Für die erheblich darüber hinausgehende Vorsorge bei den Ansprüchen aus Gefährdungshaftung reicht diese Begründung nicht aus.

Die Zulassung gefährlicher Tätigkeit ist indes auch hier der Kern der Begründung. Schon oben wurde daraus die Pflicht zu einer *möglichst vollständigen Entschädigung* abgeleitet, was auch die Verwirklichung der Entschädigung umfaßt. Da die Rechtsordnung nur sozial wertvolle Tätigkeiten zulassen darf, können die Kosten der Vorsorge aus dem dabei anfallenden Gewinn leicht beglichen werden. Auch hier würde eine andere Lösung eine Subvention der Produkte der

60 Weitere Möglichkeiten der Verteilung sind Sozialversicherung und Staatsversorgung, vgl. u. 6. Teil.

61 Entweder mitteilbar oder aber dadurch, daß man die gleichen Gründe, die für die Gefährdungshaftung gelten, auch für die Schadenverteilung anführt. Vgl. z. B. Wilburg, S. 26; Strahl, S. 263; Ancel, S. 259; Hubert, S. 2 und insbesondere Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 269 mit weiteren Nachweisen.

62 Hubert, S. 2; Jacobi, S. 222 ff.; Banse, S. 180; Esser, Gefährdungshaftung, S. 3 f. Dabei besteht eine Interdependenz zwischen Umfang der Haftung und Haftpflichtversicherung, da einerseits die Haftpflichtversicherung eine Ausdehnung der Ansprüche des Ersatzberechtigten erlaubt, andererseits diese Entwicklung eine Ausdehnung der Haftpflichtversicherung herbeiführt. Vgl. Picard et Besson, Bd. 3, S. 314 ff. Daß die Ausfälle der Ersatzberechtigten ohne Haftpflichtversicherung tatsächlich beträchtlich sind, ergibt sich aus den Untersuchungen der Columbia Study. Siehe auch Adams und Besson, Le fonds de garantie.

63 Oftinger, Sozialer Gedanke, S. 564.

64 Vgl. o. 3. Teil.

gefährlichen Tätigkeit auf Kosten der Ersatzberechtigten darstellen<sup>65</sup>. Dann müßte nämlich im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen der Ersatzberechtigte anstelle des die gefährliche Tätigkeit Ausübenden den Schaden tragen, obwohl er in aller Regel nicht von ihr profitiert.

Der Gedanke der verteilenden Gerechtigkeit als Prinzip der Gefährdungshaftung ist an dieser Stelle besonders fruchtbar. Die Schadenverteilung ist ein Merkmal der verteilenden Gerechtigkeit<sup>66</sup>. Bedürfte es noch eines Beweises, daß diese die Sozialbeziehungen der Gefährdungshaftung regelt, so wäre er durch den engen Zusammenhang zwischen Schadenverteilung und Gefährdungshaftung erbracht. Der durch die Zulassung seiner Tätigkeit privilegierte Risikoverband steht den verschiedenen Ersatzberechtigten gegenüber. Das ist genau das Modell der verteilenden Gerechtigkeit. Die *iustitia distributiva* unterscheidet sich dadurch vor allem von der *iustitia commutativa*, die zwei Individuen einander gleich gegenüberstellt. Sie ist nicht vereinbar mit einer Schadenverteilung, da sie auf die Gleichheit zwischen Ersatzpflichtigem und Ersatzberechtigtem abstellt.

Der Ersatzpflichtige zahlt aber über seine Prämie für einen Schaden, für den er nicht haftet oder er zahlt nicht, wenn er für ihn haftet. Auf den Ersatzpflichtigen wird im Falle der verteilenden Gerechtigkeit nicht abgestellt. Dort kommt es auf die Gleichheit im Verhältnis zweier Ersatzberechtigter zueinander an, und gerade diese verwirklicht die Schadenverteilung durch ihre Garantie der Zahlungsfähigkeit, und nicht — wie bei der ausgleichenden — auf die zwischen Ersatzpflichtigem und Ersatzberechtigtem. Um eine gerechte Schadenverteilung zu erreichen, muß eine Schadengruppe möglichst homogen sein, d. h. es sollen nur gleiche Risiken zusammengefaßt werden<sup>67</sup>. Solche Gruppen sind typisch für die Gefährdungshaftung, atypisch für die gewöhnlichen Schäden. Das macht die Gefährdungshaftung zu einem für die Schadenverteilung geeigneten Gebiet.

Auf der anderen Seite erfordert das Versicherungsprinzip eine gewisse Zahl von gleichartigen Risiken. Es ist also ein Kompromiß notwendig. Die Gruppe, innerhalb der Schaden verteilt werden soll, muß so groß sein, daß sich das Gesetz der großen Zahl auswirken kann, aber so klein, daß sie zu einer einigermaßen homogenen Schadengruppe führt.

Man kann also zusammenfassen: Eine Schadenverteilung hat unter denselben Voraussetzungen und aus denselben rechtspolitischen

65 Vgl. für die Automobilversicherung Banse, S. 180 und Jacobi, S. 222 ff.

66 Coing, S. 149.

67 Savatier, *Les métamorphoses*, Première série, S. 366 f.

Gründen zu erfolgen, wie sie für die Gefährdungshaftung festgestellt wurden. Dies beruht auf dem gleichen Rechtsprinzip. Die Verteilung hat innerhalb eines Verbandes mit möglichst homogenen Risiken zu erfolgen, der aber so groß sein muß, daß er den Gesichtspunkten der Praktikabilität und der Versicherungstechnik gerecht wird.

Das bedeutet aber nicht, daß die Pflichtversicherung nur bei Gefährdungshaftung oder dort zwingend auftreten muß. Es gibt einmal Gebiete der Gefährdungshaftung, auf denen der Anlaß für die Pflichtversicherung fehlt, da die Schadenverteilung innerbetrieblich infolge der Größe des Betriebes erfolgen kann<sup>68</sup>. Zum anderen sind Tätigkeiten versicherungspflichtig, die nicht der Gefährdungshaftung unterliegen<sup>69</sup>.

### *Vierter Abschnitt*

## Gefährdungshaftung, Schadenverteilung und Garantiefonds

Entsprechend dem rechtssystematischen Unterschied zwischen den Leistungen des Garantiefonds sind die zugrundeliegenden Rechtsprinzipien getrennt zu untersuchen.

### **A. Die Garantie der Zahlungsfähigkeit**

Solche Garantien sind unsystematisch über verschiedene Gebiete verstreut, ohne daß eine gemeinsame Konzeption erkennbar wäre<sup>70</sup>. Auch die dogmatisch und rechtspolitisch ergiebigste Gewährleistung, die Pflichtversicherung, bezieht sich auf Ansprüche, die aus der Gefährdungs- und der Verschuldungshaftung stammen<sup>71</sup>. Ihr Schwerpunkt liegt allerdings auf dem Gebiet der Gefährdungshaftung.

Das den Leistungen bei Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen zugrundeliegende Rechtsprinzip ergibt sich als Konsequenz der bei-

68 Beispiele sind die Befreiung der öffentlichen Hand von der Versicherungspflicht und die Eisenbahnen.

69 Jagdhaftpflichtversicherung, Pflichtversicherungen für Angehörige freier und kaufmännischer oder gewerblicher Berufe.

70 Vgl. o. 3. Teil, 2. Abschnitt.

71 Was also nicht bedeutet, daß die Pflichtversicherung ausschließlich oder immer Folge der Gefährdungshaftung ist.

den vorangegangenen Abschnitte. Die der Gefährdungshaftung unterliegenden Sachverhalte erfordern einen möglichst vollständigen Ausgleich entstehender Schäden. Soweit nicht schon eine Sicherung der Geschädigten gegen eine eventuelle Zahlungsunfähigkeit aus anderen Gründen besteht, müssen die Gebiete der Schadenverteilung unterworfen werden. Wenn diese Verteilung durch obligatorische Haftpflichtversicherung erfolgt<sup>72</sup>, bleiben notwendig Lücken bestehen. Aus beiden Thesen zusammen ergibt sich das zugrundeliegende Rechtsprinzip. Einmal das Postulat möglichst vollständiger Entschädigung. Zum anderen, daß bei dem gewählten Perfektionssystem der obligatorischen Haftpflichtversicherung notwendig verbleibende Lücken schon aus bloßer Konsequenz auszufüllen sind, da die Grundidee der Pflichtversicherung die vollständige Sicherung der Zahlungsfähigkeit des Ersatzpflichtigen ist. Sie kann sich diesem Ziel in ihrer konkreten Ausgestaltung nur nähern, so daß eine entsprechende Ergänzung der Pflichtversicherung Teil dieser Grundidee ist.

Der enge Zusammenhang zwischen der Gefährdungshaftung und dieser Funktion des Garantiefonds ist offensichtlich: Die Gefährdungshaftung beruht auf der Zulassung einer gefährlichen Tätigkeit, da sie sozial wertvoll ist. Die Gesamtheit der diese Tätigkeit Ausübenden muß dafür möglichst vollständig die entstehenden Schäden ersetzen. Daher hat bei den der Gefährdungshaftung unterliegenden Sachverhalten der Gesetzgeber über die Anspruchsgewährung hinaus die Pflicht, auch die Verwirklichung dieser Ansprüche zu sichern. Dies geschieht durch obligatorische Haftpflichtversicherung und Garantiefonds. Die Schadenverteilung ist der Gefährdungshaftung immanent. Diese Verteilung stellt aber gleichzeitig die adäquate Möglichkeit zur Ausfüllung der verbleibenden Lücken in Form der Gemeinschaft der Schadenträger zur Verfügung<sup>73</sup>.

Wiederum aber besteht Anlaß für den Gesetzgeber zur Ausfüllung dieser Lücken nur, soweit qualitativ oder quantitativ erhebliche Ausfälle gegeben sind<sup>74</sup>. Soweit Zahlungsunfähigkeit eine sehr unbedeutende oder gar keine Rolle spielt<sup>75</sup>, entfällt der Anlaß zur Sicherstellung der Ansprüche.

72 Wenn die bestehende Haftungsordnung durch eine kollektive Lösung ersetzt wäre, würde das Lückenproblem entfallen, vgl. u. 6. Teil.

73 Auch Lafontaine, S. 13 beweist — wohl unbewußt — die Identität der Begründungen von Garantiefonds und Gefährdungshaftung, indem er einen der Gefährdungshaftung zugrunde liegenden Satz von Josserand, *Les collisions*, zitiert, um die Einrichtung der Pflichtversicherung und des Garantiefonds zu begründen.

74 So auch Mazeaud-Tunc, Bd. 3, S. 991 ff.

75 Z. B. die Ersatzpflicht trifft den Staat.

## B. Die Garantie bei Anonymschäden

Ebenso wie mit der Verwirklichung bestehender Ansprüche befaßte sich die Rechtsordnung auch außerhalb der Garantiefonds mit dem Problem der Anonymschäden<sup>76</sup>.

Daß es Haftung ohne Kausalität in dem genannten Sinne gibt, ist nicht mehr umstritten. Darüber hinaus ist der Begriff der Haftung ohne Kausalität für unsere Zwecke kaum mehr ergiebig<sup>77</sup>.

Es ist dagegen auf den ersten Blick verführerisch, konkrete Gruppenkausalität und abstrakte dogmatisch in Verbindung zu bringen. Für den Tatbestand des § 830 Abs. 1 S. 2 BGB besteht die Tendenz zur Ausweitung<sup>78</sup>. Aber selbst bei einer Zusammenfassung aller dieser Tendenzen verbleibt ein harter Kern von Tatbestandsmerkmalen, die dem § 830 Abs. 1 S. 2 BGB immanent sind und eine gemeinsame rechtsdogmatische Basis mit dieser Leistung des Garantiefonds nicht zulassen. Auf Grund der Interessenlage hat es der Gesetzgeber für richtig gehalten, die Stellung des Ersatzberechtigten zulasten möglicher Ersatzpflichtiger zu verstärken. Diese Möglichkeit muß der Ersatzberechtigte aber konkret nachweisen, und darin liegt der entscheidende Unterschied. Daher wird mit dem § 830 Abs. 1 S. 2 Mißbrauch getrieben, „wenn es gilt, einem Kläger zu helfen, einen aus nachgewiesener Kausalität Haftenden ausfindig zu machen“<sup>79</sup>.

Während also im Falle der konkreten Gruppenkausalität Billigkeitserwägungen (Beweisnot des Ersatzberechtigten und konkrete Möglichkeit der Verursachung der Ersatzpflichtigen) die Haftung begründen, ist zu zeigen, daß die Ersetzung von Anonymschäden für die Sachverhalte der Gefährdungshaftungen aus deren Rechtsprinzip folgt. Die konkrete Gruppenkausalität ist daher nicht Grundlage, sondern Grenze der abstrakten. Soweit nämlich eine Haftung aus konkreter Gruppenkausalität besteht, ist der Garantiefonds auf Grund der Subsidiarität entlastet. Insoweit liegt für ihn kein Anonymschaden mehr vor.

Damit ist es unrichtig, im § 830 Abs. 1 S. 2 ein allgemeines Prin-

76 Vgl. o. 3. Teil, 3. Abschnitt.

77 Interessant ist, daß auch Bienenfeld es als typisch für die Haftung ohne Kausalität ansieht, daß Merkmal des Beziehungstatbestandes die Zugehörigkeit zu einer nach abstrakten Kriterien abgegrenzten Gruppe ist (siehe insbesondere die Beispiele auf S. 123 und 183).

78 Vgl. o. 3. Teil, 3. Abschnitt B I.

79 Gernhuber, S. 148. Vgl. im übrigen oben.

zip der Haftung aus möglicher Kausalität zu sehen<sup>80</sup>. Aus der Verkennung der Verschiedenheit der beiden Tatbestände röhrt auch der Fehlschluß Bydlinskis<sup>81</sup> her, daß bei abgeschwächter Kausalität die Haftungsgründe der Gefährdungshaftung zu schwach seien, um eine Haftung zu begründen. Daher sei eine Haftung aus möglicher Kausalität gegeben bei schuldhaften Handlungen, nicht bei der Kraftfahrzeughalterhaftung, erneut aber bei der Haftung im Atomrecht — begründet in der besonders starken Gefährlichkeit der Kernspaltungsvorgänge. Er übersieht dabei einerseits, daß von Kraftfahrzeugen verursachte Anonymschäden tatsächlich gedeckt werden und vor allem die Verschiedenheit der konkreten und abstrakten Gruppenkausalität. Es wurde schon dargelegt, daß die Rechtsprechung in Frankreich und den USA einem Versicherer eine Haftung ohne Kausalität auferlegt, soweit alle möglicherweise kausalen Ersatzpflichtigen bei ihm versichert sind. Diese Begründung der Haftung ohne Kausalität wurde schon oben abgelehnt. Dieselbe Begründung wird auch für die Haftung aller Haftpflichtversicherer im Falle von Anonymschaden verwendet: Da infolge der Pflichtversicherung alle Kraftfahrzeughalter versichert seien, ersparten die Versicherer die Summe, die einem Ersatzberechtigten zustehe, der einen Anonymschaden erleide. Denn hätte der Ersatzpflichtige identifiziert werden können, hätte einer der Versicherer bezahlen müssen. Abgesehen von den nicht versicherungspflichtigen Haltern ist diese Begründung auch generell falsch: Die Haftpflichtversicherer zahlen, soweit ein Anspruch gegen den Versicherungsnehmer nachweislich besteht. Danach sind ihre Prämien kalkuliert. Sie verlieren oder gewinnen nichts, wenn ein Versicherungsnehmer einen Anonymschaden verursacht. Diese Begründung übersieht eben, daß die Lücke Anonymschaden nicht eine solche der Haftpflichtversicherung, sondern eine des Haftpflichtrechts ist. Es ist aber möglich, daß diese Begründung unzulänglicher und falsch adressierter Ausdruck der richtigen ist.

Diese Darlegungen gelten gleichermaßen für die Konstruktion einer gesetzlich nicht vorgesehenen konkreten Gruppenkausalität (Frankreich, USA), wie auch für die der abstrakten.

Die strafrechtliche Haftung knüpft weitgehend an ein bloßes Verhalten an. Bezeichnet man die Verknüpfung zwischen Wille und Verhalten nicht als Kausalität<sup>82</sup>, so liegt eine Haftung ohne Kausalität

80 So aber Wilburg, S. 74 f. Richtig Traeger, S. 293, der kein allgemeines Prinzip der Haftung für gefährdende Handlungen in § 830 Abs. 1 S. 2 BGB erkennen kann.

81 Bydlinski, Schadenverursachung, S. 70, 90 ff.

82 Der Satz, keine Wirkung ohne Ursache, führt dazu, daß man einerseits vom Willen zum Verhalten und vom Verhalten zum Erfolg die

vor. Dazu rechnen alle schlichten Tätigkeitsdelikte und insbesondere die Gefährdungsdelikte. Es liegt nun nahe, diese Haftung ohne Kausalität des Strafrechts, die einfach an ein als abstrakt oder konkret gefährlich angesehenes Verhalten anknüpft, in Beziehung mit den Haftungstatbeständen ohne Kausalität im Zivilrecht zu setzen.

Insbesondere scheinen sich abstrakte Gruppenkausalität und abstrakte Gefährdungsdelikte zu entsprechen.

Eine gemeinsame dogmatische Grundlage ist jedoch nicht gegeben: Während die strafrechtliche Haftung einen moralischen Vorwurf erhebt und präventive neben repressiven Zwecken verfolgt, die gewöhnliche Verschuldenshaftung zusätzlich einen Schadenausgleich bezieht, ist es für die Gefährdungshaftung typisch, auf den moralischen Vorwurf und damit die präventive und repressive Funktion zu verzichten, um nur der gerechten Schadentragung zu dienen. Auf der Grundlage der gegebenen Begründung der Gefährdungshaftung ist also eine Gemeinsamkeit mit der strafrechtlichen Gefährdungshaftung nicht möglich.

Schließlich muß die zivilrechtliche Schadenordnung an einen entstandenen Schaden anknüpfen, die strafrechtliche Haftungsordnung nicht<sup>83</sup>. Das Rechtsprinzip der Haftung für Anonymschäden für die Sachverhalte der Gefährdungshaftung ergibt sich zunächst aus der Forderung auf *möglichst vollständige Entschädigung*. Daneben aber in besonderer Weise aus der Identität des der Gefährdungshaftung und der Schadenverteilung zugrundeliegenden Rechtsprinzips. Verteilt eine abstrakt abgegrenzte Gruppe von Ersatzpflichtigen die Haftung, so ist es inkonsequent, Ansprüche daran scheitern zu lassen, daß der Nachweis der Kausalität eines bestimmten Gruppenmitglieds fehlt. Es muß der Nachweis ausreichen, daß ein beliebiges Mitglied den Schaden verursacht hatte<sup>84</sup>. Auf den Nachweis der Zugehörigkeit zur

Kausalität ziehen kann. Man bezeichnet aber allgemein weder das Verhalten als „Erfolg“ des Willens noch die Verbindung zwischen beiden als Kausalität. Hierauf beruht die Unterscheidung zwischen schlichten Tätigkeits- und Erfolgsdelikten im Strafrecht. Das Problem der Kausalität existiert nur bei den Erfolgsdelikten (Schönke-Schröder, Bem. 34 vor § 1 und Baumann, S. 191). Zum Typus des schlichten Tätigkeitsdelikts gehören auch die Gefährdungsdelikte des Strafrechts. Man könnte zwar auch hier die Gefährdung der (konkreten) Gefährdungsdelikte als Erfolg konstruieren (so z. B. Kohlrausch, S. 102), da die Gefährdung aber schon in dem im Tatbestand beschriebenen Verhalten eingeschlossen ist, fällt sie nicht unter den Begriff Erfolg.

83 Die Verschiedenheit von strafrechtlicher und zivilrechtlicher Haftung wird von Marton, S. 19 und Aberkane, S. 521 betont.

84 Dies geschieht beim Garantiefonds für Kraftfahrzeugschäden durch den Nachweis, daß der Schaden durch ein Kraftfahrzeug verursacht wurde.

Gruppe kann allerdings nicht verzichtet werden. Die Schadenverteilung zwingt also insoweit zur Abänderung des Haftpflichtrechts. Dies ist nicht Folge eines wirtschaftlichen Vorteils der Versicherer (den es wie oben nachgewiesen gar nicht gibt), sondern eine logische Konsequenz aus der Verbindung zweier Rechtsinstitute zusammen mit dem diesen zugrundeliegenden rechtsethischen Prinzip.

Auch hier ist die Haftung nur erforderlich, soweit Anlaß für den Gesetzgeber besteht. Ist die gesamte in Frage kommende Gruppe schon als ein Organismus konstruiert<sup>85</sup>, oder können Schwierigkeiten beim Nachweis eines bestimmten Schädigers nicht auftauchen<sup>86</sup>, so entfällt der Anlaß für eine solche Haftung.

### C. Die Generalisierung der Institution Garantiefonds

Es gibt angesichts des modernen Massenverkehrs kaum noch Stimmen, die nicht den möglichst vollständigen Schutz des Verkehrspffers fordern<sup>87</sup>.

Im Rahmen der Haftungsordnung reichen aber karitative oder soziale Gründe nicht für eine Anspruchsgewährung aus, da hier regelmäßig nicht das Bedürfnis, sondern der Schaden berücksichtigt

85 So ungefähr bezüglich der Bundesbahn.

86 So weitgehend im Luftrecht.

87 Vgl. beispielsweise Oftinger, Haftpflichtrecht, Bd. 1, Vorwort; Reckinger, S. 33; Starck, S. 6; Picard, Préface, S. III f. Rodière, S. 2; Jannott, Haftpflichtrecht und -versicherung, S. 2 und typisch für diese Art der allgemeinen, beinahe emotionalen Befürwortung des Schutzes der Verkehrspfifer das BVerfG in seinem Beschuß zur Verfassungsmäßigkeit des Verbots der Unfallflucht (Beschuß vom 29. 5. 1963, 2BvR 161/63): „Der moderne Massenverkehr auf den öffentlichen Wegen ist, wie die Unfallstatistik zeigt, mit schweren Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer verbunden. Aufgabe der Rechtsordnung ist es, die Entschädigung der Unfallopfer nach Möglichkeit sicherzustellen...“. In der gleichen Weise argumentiert die Begründung des Art. 7 des Vertrags der Beneluxländer über die Einführung einer Pflichtversicherung, auf dem der Art. 7 der europäischen Konvention beruht (Rapport, Doc. 560, S. 36 f.) „... il y aurait encore des cas où les victimes d'un accident n'obtiendraient pas des réparations justes et équitables...“.

Auf der anderen Seite hat Jannott — allerdings war das 1937 bzw. 1941 — eben Anonymschäden und Schäden durch Auslandsfahrzeuge von der vollständigen Entschädigung ausnehmen wollen. (Haftpflichtrecht und -versicherung, S. 62 und Sozialer Gedanke, S. 12). Auch Böhmer, S. 290, warnt generell vor einer Ausdehnung der Verursachungshaftung unter Bezugnahme auf Esser, Zweispurigkeit. Seine Argumentation ist aber von der hier vertretenen Konzeption her nicht stichhaltig, da die Gefährdungshaftung fest umrissenen Kriterien unterliegt, die nur in geringem Umfang nicht randscharf sind.

wird. Daher haben die Gefährdungshaftung und ihre Perfektionssysteme auch wenig zu tun mit ideologischer Einstellung. Sie sind weder sozialistischen noch liberalistischen Ursprungs, sie beruhen nicht auf Dogmen, sondern einfach auf der faktischen sozialen und technischen Entwicklung<sup>88</sup>.

Trotz der verschiedenartigen, rechtssystematischen Natur der beiden Leistungen des Garantiefonds hat sich eine gemeinsame Basis, ein gemeinsames Rechtsprinzip herauskristallisiert. Den vier dogmatisch unabhängigen Bereichen (zwei davon aus dem Garantiefonds) liegt ein Rechtsprinzip zugrunde. Das war zu erwarten, da es sich um eine einheitliche Ordnungsaufgabe handelt. Da die Aufgabe zumindest in allen Industriestaaten die gleiche ist, mußte daraus auch folgen, daß das Prinzip international gültig ist. Selbst die starke Ähnlichkeit der Ausgestaltung kommt bei der relativen Geschichtslosigkeit und Systemunabhängigkeit nicht überraschend.

Gerade diese Begründung erlaubt die Verallgemeinerung der Idee vom Schutz der Ersatzberechtigten aus dem Kraftfahrzeugverkehr auf alle Bereiche der Gefährdungshaftung<sup>89</sup>. Dies ergibt sich daraus, daß alle Tatbestände der Gefährdungshaftung eine gemeinsame, wenn auch komplexe Grundlage haben. Die Verallgemeinerung ist jedoch deshalb schwer zu erkennen, weil für den Gesetzgeber in vielen Fällen der Anlaß zum Eingreifen fehlt. Diese Voraussetzung wurde oben jeweils betont. Die beiden wichtigsten Anwendungsfälle sind zweifellos das Haftpflichtrecht des Kraftfahrzeugs<sup>90</sup>, und der Atomspaltung, bei denen jeweils sowohl die Garantie der Zahlungsfähigkeit wie des Anonymschadens eine Rolle spielt. Auf anderen Gebieten kann eines der Probleme entfallen. So ist z. B. bei den Überlegungen zu einem Gesetz über die Mineralölfernleitungen zu berücksichtigen, daß zwar die Garantie der Zahlungsfähigkeit der Ersatzpflichtigen von Bedeutung ist, ein Anonymschaden aber erst auf-

88 Daher sind Lösungsversuche in Ländern mit verschiedenster Wirtschaftsstruktur vorhanden. Die Gefährdungshaftung und ihre Perfektionssysteme sind von der politischen Struktur unabhängig. Vgl. auch Lafontaine, S. 14 ff. und Josserand, *Les transports*, S. 14.

89 Vgl. Savatier, *Les métamorphoses*, Première série, S. 358.

90 So ist zu hoffen, daß das Kraftfahrzeug bezüglich des Schutzsystems in gleicher Weise Schrittmacherdienste für die rechtliche Entwicklung leistet, wie es dies in Frankreich schon bei der Entstehung der *responsabilité du fait des choses* getan hat (Ripert, *Le régime démocratique*, S. 304 Fn 1). Es ist allerdings nicht mehr möglich, daß man die Voraussicht des preußischen Gesetzgebers anlässlich der Einführung der Gefährdungshaftung für die Eisenbahnen bei einem Eisenbahnstreckennetz von 158 km für neu auftauchende Bereiche der Gefährdungshaftung verlangt.

tauchen kann, wenn das Pipelinennetz engmaschig sein wird, so daß verschiedene Leitungen als Schadenquelle in Frage kommen.

Auf der anderen Seite würde ein Haftungsrecht für Weltraumfahrzeuge — solange sich diese auf staatliche beschränken — keine Probleme der Zahlungsfähigkeit haben, dagegen könnte das Problem der Anonymschäden auftauchen.

Auf dem Gebiet des Wasserrechts taucht sowohl das Problem der Zahlungsfähigkeit eventueller Ersatzpflichtiger wie auch das der Anonymschäden auf. Ebenso im Immissionsrecht<sup>91</sup>.

Um ein Beispiel zu bringen, in dem die erforderlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind, sei auf die Ersatzberechtigten aus krimineller Schädigung allgemein hingewiesen<sup>92</sup>. Es gibt eine gewisse Diskussion darüber, ob Opfer von Verbrechen entschädigt werden sollen, wenn sie einem Anonymschaden oder der Zahlungsunfähigkeit des Täters gegenüberstehen<sup>93</sup>. Es ist nicht Aufgabe der Schadenordnung, solche Ansprüche in der dargestellten Weise zu sichern, da die Voraussetzungen der Gefährdungshaftung nicht vorliegen<sup>94</sup>. Eine andere Frage ist es, inwieweit sich das Sozialrecht damit zu befassen hat.

91 Vgl. o. Hier treten die gleichen Probleme in der Ausgestaltung der Einrichtung auf wie beim fonds de garantie automobile, wie Subsidiarität, Interventionswirkung des Urteils gegen den Schädiger, Rückgriff usw. Westermann, S. 72 ff., beweist durch die Darstellung dieser Probleme unabhängig vom fonds die allgemeine Bedeutung des Instituts selbst bei der rechtstechnischen Ausgestaltung.

92 Die besondere Verkehrskriminalität ist ja eben mit Gegenstand dieser Arbeit.

93 Weimar, Opfer von Verbrechen, S. 150 und die Regelung in Mexiko (vgl. o.). In Neuseeland trat am 1. 1. 1964 ein Criminal Injuries Compensation Act in Kraft, vgl. Unbekannt, Australian Law Review 1963/64, S. 201. Das Ermessen des zuständigen Gerichtshofes in der Gewährung von Entschädigung und die Höchstbeträge weisen jedoch auf eine sozialrechtliche und nicht eine haftungsrechtliche Regelung hin. Auch in England besteht eine beschränkte Institution dieser Art (vgl. z. B. Tapper, S. 460 ff.).

94 Dasselbe gilt für vorsätzlich verursachte Schäden im Rahmen der Gefährdungshaftung — vgl. u. —, wenn beispielsweise jemand ein Kraftfahrzeug als „Mordwaffe“ verwendet.

Der Mangel einer zwingenden Begründung für Leistungen außerhalb der Tatbestände der Gefährdungshaftung kommt deutlich in einem nur nebenbei geschriebenen Satz von Tapper, S. 460, zum Ausdruck: *One particular difficulty was felt to be the absence of any logical justifications, first for compensation by the state to any victims of crime at all...*. Das beweist erneut, daß gerade die „logisch zwingende“ Rechtfertigung einer Leistung dieser Art nur im Bereich des Haftungsrechts, nicht aber in dem sozialer Leistungen zu postulieren ist.

## FÜNFTER TEIL

### Kritik der Leistungen des Garantiefonds und seiner Finanzierung

Beide in diesem Teil zu untersuchenden Fragen sind von erheblicher praktischer Bedeutung. Der einzelne Verkehrsteilnehmer wird sein Urteil über die Einrichtung Garantiefonds nach der Lösung dieser Probleme ausrichten, die sich vor allem im Verhältnis des Garantiefonds zu den Verkehrsofern auswirken.

Aus dem Rechtsprinzip, das dem gesamten Schutzsystem des Verkehrsofers zugrundeliegt, lassen sich Empfänger und Umfang der Leistungen und der Träger der Lasten des Garantiefonds bestimmen.

Die Kritik muß sich weitgehend auf die Untersuchung der teilweise sehr komplexen Problematik einzelner Punkte unter den aus dem gefundenen Rechtsprinzip, d. h. aus der Gesamtschau des Schutzes des Verkehrsofers sich ergebenden Gesichtspunkten, beschränken. Die Ergebnisse sind daher teilweise, z. B. zur Frage des Schmerzensgeldes, nur insoweit gültig.

#### *Erster Abschnitt*

##### Lücken im Entschädigungssystem des Verkehrsofers

###### **A. Die Kriterien der Lückenschließung**

Teilweise auf der Basis des bestehenden Haftpflichtrechts, teilweise noch darüber hinausgehend<sup>1</sup> bauten Haftpflichtversicherung und Garantiefonds den Schutz des Verkehrsofers aus<sup>2</sup>. Schon weil sich das dargestellte System nicht auf die Garantie gegebener Ansprüche

1 Anonymschäden, Schwarzfahrer.

2 Die Entwicklung läuft fast geradlinig in Richtung auf einen immer besseren Schutz des Verkehrsofers. Vgl. Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 260 ff.

beschränkt, sondern auch Lücken im Anspruchssystem selbst ausfüllt, hat eine Untersuchung auch das Haftpflichtrecht einzubeziehen.

Eine perfektionistische Deckung jedes Schadens eines Verkehrsofners ist weder praktisch möglich noch theoretisch erwünscht<sup>3</sup>. Die Frage ist nur, wie umfassend der Schutz sein soll. Hier erweist sich das oben gefundene einheitliche Prinzip des Schutzsystems<sup>4</sup> als fruchtbar. Es ist zu berücksichtigen, daß diese Grundsätze bei der praktischen Anwendung auf die Frage einer Lücke noch der Konkretisierung bedürfen. Sie kann aber auf dieser Basis gefunden werden<sup>5</sup>. Der manchmal anzutreffende Hinweis auf die Möglichkeit der Entschädigung durch die Sozialversicherung oder eine Sach- bzw. Unfallversicherung ist nur angebracht, wenn man von dem Grundsatz ausgeht, daß das Verkehrsofner insoweit nicht entschädigt werden sollte<sup>6</sup>.

## B. Die einzelnen Lücken

### I. Im Haftpflichtrecht

Dominierend sind im deutschen Recht die Versagung des Schmerzensgeldes und die Beschränkung auf Höchstsummen. Alle anderen Beschränkungen der Haftung des Kraftfahrers treten demgegenüber in den Hintergrund<sup>7</sup>.

Während in Frankreich Schmerzensgeld auch im Falle der Sachhalterhaftung gewährt wird, und die Leistungen des fonds de garantie sich darauf erstrecken, ist der Immaterialschaden nach dem StVG nicht zu ersetzen. Selbst bei Nachweis eines schuldhaft verursachten Anonymschadens gewährt der Entschädigungsfonds nach § 12 Abs. 2 des Entwurfs nur zur Vermeidung einer groben Unbilligkeit Schmerzensgeld.

<sup>3</sup> Vgl. Möller, Lücken, S. 12 ff. Radovanovic, S. V, sieht dagegen mit der Einführung des fonds de garantie einen vollständigen Schutz des Verkehrsofners als gegeben an. Dies ist nur richtig, wenn es dahin zu verstehen ist, daß er den Schutz in dem von ihm erwünschten Umfang als den vollständigen bezeichnet.

<sup>4</sup> Gefährdungshaftung, Schadenverteilung, Garantiefonds.

<sup>5</sup> Im Gegensatz zur Begründung des Entwurfs, S. 24, wonach eben die „wesentlichen Lücken“ im Schutz des Verkehrsofners geschlossen werden sollen. So ergibt sich z. B. aus den obigen Grundsätzen, daß die Schadenverteilung wesentlicher Bestandteil dieser Haftung ist. Daraus folgt, daß dem Verteilungsgedanken immanente Grenzen zu berücksichtigen sind, soweit sie wirklich in der Natur der Sache liegen.

<sup>6</sup> Allgemeine Zusammenstellungen der Lücken bei Möller, Lücken und Schutz der versicherten Personen; Lorenz-Liburnau, S. 225 ff.

<sup>7</sup> Insbesondere die Verweigerung des Schmerzensgeldes führt dazu, daß die Ersatzberechtigten eine Verschuldenshaftung geltend machen, und die Gerichte sie auch häufig zugestehen.

Herkömmlicherweise wird die Beschränkung auf Vermögensschäden als der Gefährdungshaftung eigentlich angesehen. Dies ist aber schon dadurch widerlegt, daß in Frankreich niemand auf den Gedanken käme, die der deutschen so ähnliche Sachhalterhaftung müsse sich auf den materiellen Schaden beschränken. Zwar ist offensichtlicher Anlaß der Divergenz der beiden Regelungen die unterschiedliche Entstehung der Gefährdungshaftung<sup>8</sup>. Wäre der Ausschluß des Schmerzensgeldes aber sachlogischer Bestandteil des Rechtsprinzips der Gefährdungshaftung, so hätte das bei der im übrigen so ähnlichen Regelung auch in Frankreich stärker auffallen müssen. Esser<sup>9</sup> begründet den Ausschluß des Schmerzensgeldes mit der aus der verteilenden Gerechtigkeit fließenden größeren Bedeutung der Billigkeit in der Gefährdungshaftung. Dieses Prinzip bedeutet aber lediglich, daß nicht genau der Schaden ersetzt werden muß, der entstanden ist, daß er aber durchaus ersetzt werden kann<sup>10</sup>. Auch Esser weist darauf hin, daß Pflichtversicherung und Großbetriebe den Gedanken der Billigkeit einschränken<sup>11</sup>.

Zumindest die Gefährdungshaftung des Kraftfahrers sollte entsprechend dem beschriebenen Rechtsprinzip<sup>12</sup> auch Nichtvermögensschäden umfassen.

Während die Sachhalterhaftung in Frankreich aber auch keine Höchstsummen kennt, muß die Versicherungssumme nur wenigstens 500 000,— F pro Fahrzeug und Unfall betragen. Das Verkehrsoptfer ist jedoch geschützt, da der fonds de garantie seinen Anspruch unbegrenzt garantiert. In Deutschland ist dagegen sowohl die Haftung begrenzt, als auch nur eine Mindestversicherungssumme vorgeschrieben, die zugleich die Grenze der Garantie des Entschädigungsfonds ist. Beide Summen sollen erhöht werden<sup>13</sup>.

8 Vgl. o. 1. Teil, 2. Abschnitt D II.

9 Esser, Gefährdungshaftung, S. 107 f.

10 Vgl. o. 4. Teil, 2. Abschnitt C III.

11 Esser, Gefährdungshaftung, S. 107. Trotzdem wendet er sich (S. 107) entschieden gegen einen Ersatz des Immaterialschadens durch die Gefährdungshaftung.

12 Vgl. o. Gewisse Exzesse des französischen Rechts in der Gewährung von Schmerzensgeld (vgl. allgemein zum dommage moral Mazeaud-Tunc, Bd. 1, S. 376 ff.) müßten eine deutsche Regelung im Rahmen des § 847 BGB nicht beeinflussen.

13 Begründung zum Entwurf, S. 20. Und hoffentlich auch koordiniert, so daß die Mindestversicherungssumme zumindest den Höchstbetrag der Gefährdungshaftung deckt. Die Erhöhung der Mindestversicherungssummen wurde inzwischen Gesetz. Das Gesetz zur Änderung der Haftungshöchstbeträge nach dem StVG vom 15. 9. 1965, BGBI I, 1362, gültig ab 1. 10. 1965 faßte § 12 StVG neu und brachte die geforderte Abstimmung.

Zumindest für die Haftung des Kraftfahrers widerlegt das französische Beispiel die herkömmliche Begründung der Höchstsummen. Es gilt das gleiche wie oben bei der Untersuchung des immateriellen Schadens: Die unterschiedliche Lösung erklärt sich aus der unterschiedlichen Genesis der Gefährdungshaftung der beiden Länder. Trotzdem beweist der unbeschränkte Ersatzanspruch des französischen Rechts, daß es sich nicht um eine unabsehbare Beschränkung handelt. Eine Haftung ohne Höchstsumme ist offenbar möglich, und zumindest die Gesamtheit der Versicherer (über den Garantiefonds) kann diesen Anspruch auch garantieren. Es ist also nicht so, daß die Versicherungsprämien durch unbegrenzte Haftung des Kraftfahrers unerschwinglich würden oder die Versicherer ihre Prämien nicht mehr berechnen könnten. Die die (erhöhten) Höchstbeträge überschreitenden Summen sind auf die Gesamtsumme der Ansprüche gesehen unbedeutend<sup>14</sup>, für denjenigen, der mit seinem Anspruch teilweise ausfällt, können sie dagegen sehr schwerwiegend sein. Aus dem Rechtsprinzip der Gefährdungshaftung<sup>15</sup> ergibt sich also die Forderung auf Beseitigung der Höchstsummen im Recht der Gefährdungshaftung und einer Garantie der Forderung in unbegrenzter Höhe zumindest durch den Garantiefonds<sup>16</sup>.

Weiter ist die Einbeziehung anderer Verkehrsteilnehmer in die Sonderhaftung zu untersuchen. Fußgänger und Radfahrer verschulden einen erheblichen Anteil der Schäden im Verkehr. Verwendet man das Material von Meyer-Jacobi<sup>17</sup>, so kommt man zum Ergebnis, daß in knapp der Hälfte aller Verkehrsunfälle Fußgänger oder Radfahrer beteiligt sind, und in wiederum über der Hälfte dieser Fälle trägt ihr menschliches Versagen zum Unfall bei.

Obwohl also Fußgänger und Radfahrer im modernen Straßenverkehr qualitativ und quantitativ gefährlich sind, können sie keiner Gefährdungshaftung unterliegen, da die Voraussetzungen der Gefährdungshaftung nicht auf sie zutreffen. Somit kann auch keine Pflicht-Haftpflichtversicherung oder Beteiligung am Garantiefonds für sie erwogen werden<sup>18</sup>.

14 Vgl. Hannak, S. 60 ff. Auch in Deutschland gab es unbegrenzte Dekkung (Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 260 ff.).

15 Vgl. o.

16 Savatier, *Les métamorphoses*, Première série, S. 348 und 356 f. befürwortet die Beseitigung ganz allgemein.

17 Meyer-Jacobi, Bd. 3, S. 44 f., 221 ff.

18 Wohl aber eventuell aus anderen Gründen, vgl. o. So die schweizerische Gesetzgebung über die Pflichtversicherung für Fahrräder (Art. 70 Abs. 2 SVG) verbunden mit einem System der Lückenschließung; vgl. z. B. Arnold, S. 71 ff.; Lafontaine, S. 136 meint, daß der Garantiefonds auch die Forderungen der Kraftfahrer gegen Radfahrer und

Die Abgrenzung zwischen Verkehrsteilnehmern, die der Sonderhaftung unterliegen und solchen, die nach Verschuldensgrundsätzen haften, ist im wesentlichen zufriedenstellend geregelt durch § 8 i. V. m. § 1 Abs. 2 StVG und die französische Rechtsprechung<sup>19</sup>. Nur solche Verkehrsteilnehmer, die durch die Zulassung ihrer sozial wertvollen und gefährlichen Tätigkeit eine Sonderstellung einnehmen, müssen mit einer strengen Haftung belegt werden. Das sind die Kraftfahrzeuge mit einer gewissen bauartbedingten Gefährlichkeit. Versicherungspflicht und Schutz durch den Garantiefonds müssen mindestens diese Haftung erfassen<sup>20</sup>.

Schließlich bleibt zu erörtern, ob die Beschränkung der Sonderhaftung auf betriebseigentümliche Schäden aufrechterhalten ist. Die Beschränkungen der Haftung nach dem StVG (Haftung nur für bei Betrieb eines Kraftfahrzeugs entstandene Schäden, unabwendbares Ereignis und die entsprechende Judikatur in Frankreich) sind berechtigt, da nur die der gefährlichen Tätigkeit eigentümlichen Schäden der Sonderhaftung unterfallen sollen. Der Ausschluß der Gefährdungshaftung gegenüber unentgeltlich im Kraftfahrzeug beförderten Personen beruht nach dem Rechtsprinzip der Gefährdungshaftung darauf, daß in diesem Falle der Halter regelmäßig keinen Vorteil hat<sup>21</sup>. Daher unterscheidet das französische Recht beim *transport à titre gratuit* zwischen *transport intéressé* mit der Folge des Art. 1384 Abs. 1 Code civil und dem *transport purement bénévole*<sup>22</sup> und berücksichtigt damit genau den Vorteil des Halters<sup>23</sup>.

## II. In der Pflichtversicherung

Während der Entschädigungsfonds nach § 12 Abs. 4 des Entwurfs seine Leistungen nach den Voraussetzungen und Bedingungen eines

Fußgänger sichern sollte. Nach der hier gegebenen Rechtfertigung für die Einführung eines Garantiesystems für Ansprüche könnte das festgestellte Rechtsprinzip das nicht stützen. Die Einbeziehung der Ansprüche gegen andere Verkehrsteilnehmer als die Kraftfahrer in ein Garantiesystem lehnen ab Chouvy, S. 96 ff.; Fortin-Tunc, S. 94; Lemaitre, S. 24 und Möller, Schutz der versicherten Personen, S. 316.

19 Vgl. o. I. Teil, 2. Abschnitt A I.

20 Tatsächlich geht er darüber hinaus (§ 2 Entwurf — Art. 1 des Gesetzes vom 27. 2. 1958, J. O. vom 28. 2. 1958).

21 Nach h. M. liegt der Grund vor allem darin, daß der Geschädigte nicht gezwungen sei, sich dieser besonderen Gefahr auszusetzen.

22 Vgl. o. I. Teil, 2. Abschnitt B II.

23 Daß daneben andere Lücken bestehen, wie die Verjährungsfristen (auch bezüglich der Garantie), der Ausschluß weiterer Schadensarten etc., sei nur erwähnt.

an sich nicht leistungspflichtigen Versicherers richtet, somit also in den Fällen des Risikoausschlusses generell nicht haftet, ist die Regelung in Frankreich etwas komplizierter. Art. 3 des décret vom 30. 6. 1952<sup>24</sup> zählt die *exclusions de garantie de droit expressis verbis* auf<sup>25</sup>.

Aus Art. 5 des décret ergibt sich, daß dagegen die *exclusions de garantie autorisées* das Verkehrsopfer nicht schutzlos lassen<sup>26</sup>.

Diese Ausschlüsse sind grundsätzlich berechtigt. Derjenige, der die privilegierte Stellung innehat, der die gefährliche Tätigkeit ausübt, braucht nicht gezwungen werden, sich selbst zu schützen. Ihm kann es überlassen bleiben, wie und in welchem Umfang er sich vorsehen will. Dies ergibt sich aus dem genannten Prinzip für die Haftung und deren Garantie, wobei ein Schutz aus sozialen Gründen davon nicht berührt wird. Der Gesichtspunkt gilt dann auch für die engen Verwandten des Halters, die Vertreter einer juristischen Person als Halter und den Fahrer. In Deutschland sind die Ansprüche des Fahrers gegen den Versicherungsnehmer und Halter jedoch gedeckt. Allerdings hat er keinen Anspruch aus Gefährdungshaftung (§ 8 StVG). Darin kommt die Ansicht zum Ausdruck, daß diese Ansprüche weniger schutzwürdig sind (in Frankreich haftet ein Halter beim *transport intéressé* nach Art. 1384 Abs. 1 Code civil, sonst nach Vertragsrecht).

Daneben ist anzuerkennen, daß die Einbeziehung dieser Personen in die Garantie zugleich deren Kosten erhöhen würde. Dies kann aber nicht als entscheidend gelten, da man ja erwartet, daß der Halter diese Personen durch eine Insassenunfallversicherung sichert, die Kosten ihm also zumindest auch entstehen<sup>27</sup>. Schon oben<sup>28</sup> wurde darauf hingewiesen, daß es unbillig und systemwidrig ist, daß in Frankreich Personen von den Leistungen des fonds de garantie ausgeschlossen sind, wenn sie nicht den Beweis erbringen, daß sie gutgläubig in einem gestohlenen Auto befördert wurden.

Theoretisch müßte eine vorsätzliche Schadenzufügung schon aus der Gefährdungshaftung ausgeschlossen werden, da sie weder sozial wertvoll ist noch mit der privilegierten Stellung des Inhabers eines gefährlichen Betriebs zu tun hat. Praktisch ist das nicht notwendig, da regelmäßig eine Verschuldenhaftung die Gefährdungshaftung überdeckt. Jedenfalls ist es aber berechtigt, vorsätzlich verursachte Schäden von der Garantie auszuschließen.

24 J. O. vom 3. 7. 1952.

25 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt A.

26 Vgl. o. 1. Teil, 5. Abschnitt B.

27 In den USA gibt es z. B. keine Verwandtenklausel und auch in der sowjetisch besetzten Zone ist sie abdingbar (Hartung, S. 202).

28 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt A II 5.

### III. Im Garantiefonds

Hauptproblem ist der Ersatz von Sachschäden. Die französische Regelung ersetzt nur Körperschäden, der Entschädigungsfonds garantiert grundsätzlich auch Sachschäden, Anonymschäden jedoch nur, soweit sie 1000,— DM übersteigen und Schäden am eigenen Fahrzeug des Geschädigten überhaupt nicht. Die Entwicklung geht auf einen vollkommenen Schutz und damit auf die Garantie auch der Sachschäden zu<sup>29</sup>. Es verlangt daher nach einer Erklärung, warum der sonst so umfassende, auf der weitgehenden Schadenordnung basierende Schutz des Verkehrspfasters in Frankreich plötzlich eingeschränkt wird. Anlaß war wohl, daß bei Einführung des fonds de garantie noch keine Pflichtversicherung bestand, die Belastung des fonds also tatsächlich erheblich höher ausgefallen wäre. Der Grund liegt aber tiefer: Der Code civil war aufgrund der Geisteshaltung seiner Verfasser wohl noch stärker materialistisch ausgerichtet als das BGB. Der Pendelausschlag nach der anderen Seite führte zu der inkonsequenteren Diskriminierung der Sachschäden<sup>30</sup>. Teilweise ist diese Diskriminierung in Frankreich schon nicht mit dem Straßburger Abkommen vereinbar. Nach Art. 3 Ziff. 2 des Annex zum Abkommen müssen Sachschäden garantiert werden. Art. 4 und 9 erlauben nur bestimmte Risikoausschlüsse. Da das französische Garantiesystem weitergehend als das deutsche auf dem Schutz durch den fonds de garantie beruht, wird bei bestimmten Ausschlüssen der Garantie in der Haftpflichtversicherung nur der Körperschaden über den fonds garantiert. Frankreich müßte also entweder die Lückenschließung über die Haftpflichtversicherung vervollkommen, oder aber die Garantie des fonds auch auf Sachschäden ausdehnen<sup>31</sup>. Die letzte Lösung ist dabei die bessere, da sonst der Charakter des Garantiesystems insgesamt geändert werden müßte.

Nicht nur aus Gründen der Konsequenz — es denkt niemand daran Sachschäden von der Pflichtversicherung auszunehmen — sondern auch aus dem gefundenen Rechtsprinzip der Gefährdungshaftung all-

29 Vgl. Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 47 und 260 ff.; Schnitzer, Bd. 2, S. 635.

30 Dies erklärt auch die weitgehende Zustimmung der französischen Literatur zu diesem Ausschuß: Bédour, S. 706; Fortin-Tunc, S. 105; Radovanovic, S. III. Anders Bamberger, S. 1001 ff. und Chouvy, S. 95; Savatier stellt nur unter Hinweis auf den fonds de garantie diese Tendenz fest, ohne Stellung zu nehmen (*Les métamorphoses, Première Série*, S. 341 f.).

31 Vgl. Picard, *L'assurance obligatoire*, S. 14.

gemein ergibt sich die Notwendigkeit der Garantie von Sachschäden durch den Garantiefonds.

Daneben sind gewisse Einschränkungen sachgerecht und notwendig. Ein nicht garantierter Schwellenbetrag vermeidet eine übermäßige verwaltungsmäßige Belastung der Garantieeinrichtung und fällt für die Ersatzberechtigten heute kaum mehr ins Gewicht. Daneben gilt für die Anonymschäden noch das Sonderargument, daß die schwierige Beweislage eine Verstärkung dieser Belastung bedeuten würde<sup>32</sup>. Der Betrag von 1000,— DM nach § 12 Abs. 2 des Entwurfs dürfte die äußerste Grenze dessen darstellen, was diese Begründung noch zu tragen vermag. Ungerechtfertigt ist aber der vollständige Ausschluß der Sachschäden am eigenen Fahrzeug des Ersatzberechtigten (§ 12 Abs. 2 PfIVG).

Gegenwärtig bestehen noch Lücken bei Unfällen im Ausland. Während das PfIVG im Entschädigungsfonds grundsätzlich den Ausländer dem Deutschen gleichstellt und sogar das deutsche Verkehrsopfer im Ausland subsidiär schützt, sind in Frankreich Ausländer ausgeschlossen, soweit kein Gegenseitigkeitsabkommen besteht. Auch werden nur in Frankreich entstandene Schäden garantiert. Diese Lücke schließt sich aber mit dem Inkrafttreten des Art. 9 Abs. 2 des Straßburger Abkommens; die Bürger der vertragsschließenden Parteien müssen den eigenen gleichgestellt werden.

Im Gegensatz zum fonds de garantie brachte das PfIVG im Entschädigungsfonds keinen Schutz des Verkehrsopfers gegen die Zahlungsunfähigkeit eines Versicherers. Obwohl durch die Regelung der Versicherungsaufsicht ein solcher Fall unwahrscheinlich ist, sollte die französische Lösung übernommen werden, da eine Zahlungsunfähigkeit z. B. durch Täuschung der Aufsichtsbehörde denkbar wäre<sup>33</sup>.

Ein indirektes Verkehrsopfer entsteht, wenn von mehreren Gesamtschuldner einer an das Opfer bezahlt, damit dessen vom fonds garantierter Forderung erwirbt, tatsächlich aber nach den geltenden Regelungen keinen Anspruch gegen den Garantiefonds hat, falls die anderen Gesamtschuldner zahlungsunfähig sind<sup>34</sup>. Diese Lücke ist begründet. Als Ersatzpflichtiger hinsichtlich der *ganzen* Summe kann er die Garantie nicht beanspruchen, da das Ergebnis sonst eine Teilschuld wäre: Der zahlende Gesamtschuldner würde genau so stehen, als ob er nur für seinen Anteil an der Verpflichtung einstehen müßte, abgesehen von einer kurzen Kreditierung der Teilbeträge der anderen Mitschuldner.

32 Begründung zum § 12 Entwurf, S. 25.

33 Vgl. auch Seuss, FAZ vom 29. 4. 1964, S. 25.

34 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt C III 2.

## Die Finanzierung des Garantiefonds

Die Finanzierung des fonds de garantie ist oben<sup>35</sup> ausführlich dargestellt. Die Finanzierung des Entschädigungsfonds ist in den §§ 12 und 13 PfIVG geregelt. § 12 Abs. 6 des Pflichtversicherungsgesetzes läßt die Ansprüche des Ersatzberechtigten auf den Entschädigungsfonds übergehen, soweit er ihn entshädtigt. § 13 Abs. 1 S. 5 und 6 verpflichtet die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer und die Haftpflichtschadenausgleiche sowie die von der Versicherungspflicht befreiten Halter nichtversicherter Kraftfahrzeuge zu Beiträgen an den Fonds. Die Einzelheiten bestimmt eine ministerielle Verordnung.

Die rechtlichen Unterschiede zwischen den Leistungen des Garantiefonds zwingen zu einer getrennten Behandlung der Frage nach dem Träger ihrer Finanzierung.

Die Frage, wer die Lasten im Falle nicht oder nicht ausreichend versicherter Ersatzpflichtiger zu tragen habe, ist nicht leicht zu beantworten. Die Untersuchung des zugrunde liegenden Rechtsprinzips der Gefährdungshaftung in Verbindung mit der Schadenverteilung ergab, daß die Kosten einer so weitgehenden Sicherung rechtlich von der Gemeinschaft derjenigen zu tragen sind, die gleichartige Risiken schaffen, damit sie wirtschaftlich von den Endverbrauchern des Produkts getragen werden, dessen Erbringung gefährlich ist. Das bedeutet, daß die Gemeinschaft leisten muß, gleichgültig ob der den konkreten Schaden Verursachende beiträgt oder nicht<sup>36</sup>. Darin liegt keine Ungerechtigkeit, da eben Teil des Risikos ist, daß Einzelne nicht beitragen.

Es handelt sich nicht um das Prinzip der ausgleichenden Gerechtigkeit, sondern das der verteilenden<sup>37</sup>. Die Zulassung der gefährlichen Tätigkeit verpflichtet die Gemeinschaft zum möglichst vollständigen Schadenausgleich, daher muß die Gemeinschaft selbst dann ausgleichen, wenn der Einzelne, der den Schaden verursacht hat, nicht dazu beiträgt. Diese Verpflichtung ergibt sich aus der Privilegierung über das Postulat der möglichst vollständigen Entschädigung. Grund

35 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt D.

36 So z. B. Westermann, S. 67 ff.

37 Vgl. o. 4. Teil, 2. Abschnitt C III.

ist nicht der Gedanke der Solidarität, wie er in Frankreich oft als Begründung herangezogen wird<sup>38</sup>, sondern der durchschlagende Gesichtspunkt einer Interessenabwägung zwischen dem Ersatzberechtigten und der Gemeinschaft der Ersatzpflichtigen. Wets<sup>39</sup>, der als einziger näher ausführt, was diese Solidarität darstellen soll, macht deutlich, daß es sich dabei um eine soziale Solidarität im Gegensatz zur Haftung handelt. Dieser Gesichtspunkt ist aber weder ausreichend noch genau, da es sich nach der hier vertretenen Ansicht noch um einen haftungsrechtlichen Anspruch handelt, und sich mit einer allgemeinen sozialen Solidarität jede Leistung rechtfertigen ließe.

Unrichtig ist das viel verwandte Argument, der Beitrag des einzelnen Versicherungsnehmers zum Garantiefonds sei eben zu seinem eigenen Schutz gegen nicht versicherte Kraftfahrer gedacht<sup>40</sup>, da diese Garantie ja einer vom Ersatzberechtigten selbst bezahlten Unfallversicherung entsprechen würde, abgesehen davon, daß auch Nichtkraftfahrer (Fußgänger, Radfahrer) von den Leistungen des Garantiefonds profitieren.

Aus dieser Verpflichtung der Gesamtheit der Kraftfahrer folgt jedoch andererseits, daß möglichst alle beitragen sollen. Das erfordert eine wirksame, vorgängige Kontrolle, die in Deutschland vorhanden ist, nicht aber in Frankreich. Weiterhin eine Heranziehung nicht versicherter Kraftfahrer zu den Leistungen der Gesamtheit, die durchaus eine zur Strafe hinzutretende Abschreckungswirkung entfalten könnte<sup>41</sup>. Der Beitrag der Kraftfahrer müßte sich nach dem geschaffenen Risiko richten, wobei die Versicherungsprämien den besten Maßstab dafür bieten.

Theoretisches Ergebnis ist, daß Beiträge der Versicherungsnehmer, berechnet als Prozentsatz der Haftpflichtversicherungsprämien und Zuschläge zu den Strafen für den Gebrauch eines nicht versicherten Kraftfahrzeugs nach § 5 PflVG den Garantiefonds finanzieren sollten.

Fraglich ist, ob der Zuschlag zur Strafe praktisch sinnvoll ist. In Frankreich erbrachte diese Einnahmequelle im Jahre 1961 etwa 1,5 Millionen F bei Gesamteinnahmen von etwa 54 Millionen F<sup>42</sup>. Die Einnahmen in Deutschland dürften durch die vorgängige Kontrolle der Haftpflichtversicherung wesentlich geringer sein, so daß ihre Bedeutung als Finanzierungsquelle unbedeutend sein wird. Die praktische Lösung könnte darin gefunden werden, daß die Geldstrafen

38 Besson, *Le fonds de garantie*; Fortin-Tunc, S. 65 ff. und Wets, *Rapport und Discussion*, S. 196 ff., 260.

39 AaO.

40 Green, S. 95; Marty, S. 17 ff.; Picard, *Le fonds de garantie*.

41 So auch Lafontaine, S. 271.

42 Bilan, S. 62.

für dieses Delikt in einen Rahmen gebracht werden, der entsprechend über dem derzeit üblichen liegt, und dafür der Staat eine Pauschalsumme an den Garantiefonds bezahlt<sup>43</sup>.

Wesentlich einfacher ist die Finanzierung der Leistungen für Anonymschäden. Mit der Frage nach dem Grund der Haftung ist auch schon die der Finanzierung gestellt. Da die Gemeinschaft der Ursacher der Gefahr den entstehenden Schaden ersetzen muß, kommt es nicht mehr darauf an, welches Mitglied der Gemeinschaft den Schaden verursacht hat, soweit der Ersatzpflichtige dieser Gemeinschaft angehört. Da nicht auszuschließen ist, daß auch Kraftfahrzeuge der von der Versicherungspflicht befreiten Halter Anonymschäden verursachen, ist ein der Fahrzeugzahl entsprechender Beitrag notwendig<sup>44</sup>. Diese Finanzierung der Leistungen des Garantiefonds ist praktisch, einfach und gerecht, wenn man von dem gefundenen Rechtsprinzip ausgeht. Der eventuelle Rückgriff auf den Ersatzpflichtigen aufgrund der Subsidiarität ergänzt sie. Der Garantiefonds soll lediglich die Verkehrsoptiker schützen, nicht aber die Ersatzpflichtigen. Trägt ein Ersatzpflichtiger nicht zu den Leistungen der Gemeinschaft bei, sabotiert er also die Schadenverteilung, so trifft ihn der Rückgriff der Gemeinschaft.

Eine Aufteilung der Beiträge der Gemeinschaft in solche der Versicherer und der Versicherungsnehmer<sup>45</sup> ist unbegründet. Sie ändert im Ergebnis nichts an der Last der Finanzierung, da die Versicherer ihre Belastung auf die Versicherungsnehmer abwälzen, und kompliziert lediglich die Regelung<sup>46</sup>.

Der von Chouvy<sup>47</sup> unterstützte Vorschlag eines Beitrags der Nichtversicherten als Prozentsatz der Summe, die ein Körperschaden erreicht<sup>48</sup>, ist willkürlich. Es ist nicht nur rein zufällig, ob ein Schaden

43 In Deutschland die Länder an den Entschädigungsfonds.

44 Genau genommen müßten auch diejenigen Halter und Fahrer herangezogen werden, die als Nichtversicherte Anonymschäden verursachen. Da deren Zahl jedoch so minimal ist — berücksichtigt man, daß die Dunkelziffer bei Unfallflucht sehr hoch ist — wäre es perfektionistisch, einen solchen Beitrag vorzusehen, selbst wenn man von den Schwierigkeiten der Erhebung absehen würde.

45 Wie in Frankreich, vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt D. Dagegen wendet sich auch Bott, S. 127.

46 Die Aufteilung sollte wohl Anfangsschwierigkeiten überwinden helfen, die aus der Ungewißheit der benötigten Summen stammten. In Deutschland können diese Summen durch die Erfahrungen aus der vorgängigen Einrichtung der Verkehrsoptikerhilfe hinreichend genau berechnet werden.

47 Chouvy, S. 27 und 111.

48 Vgl. o. 2. Teil, 1. Abschnitt D II 3.

entsteht und ob als Körper- oder Sachschaden, sondern auch wie hoch die Schadenssumme ist<sup>49</sup>.

Alle anderen Vorschläge zur Finanzierung des Garantiefonds<sup>50</sup> sind von der hier vertretenen Begründung her unbefriedigend; sei es, daß sie diese überhaupt nicht berücksichtigen — so die Finanzierung aus dem Staatshaushalt — sei es, daß sie dem geschaffenen Risiko weniger adäquat sind — Zusatz zur Treibstoff- oder Kraftfahrzeugsteuer.

49 Dagegen auch Fortin-Tunc, S. 131; Bott, S. 127 wendet sich nur aus Gründen der Praktikabilität dagegen.

50 Vgl. aaO; Besson, *Le fonds de garantie*; Marty, S. 17 ff.; Besson, *Discussion*, S. 259; Wets, *Discussion*, S. 260.

## SECHSTER TEIL

### Die Ersetzung der Haftung und ihres Perfektionssystems

Das dargestellte System der Haftung und ihrer Perfektion durch Pflichtversicherung und Garantiefonds ist nicht das einzige denkbare, um zu einer möglichst vollständigen Entschädigung der Verkehrsoptiker zu gelangen. Einmal könnte der Garantiefonds alleine auch die Schutzfunktion der Pflichtversicherung übernehmen. Zum anderen könnten abweichende Sicherungssysteme die Haftung modifizieren oder ersetzen.

Die Diskussion über die Ersetzung der Haftung spielt in den Ländern des Common Law eine sehr bedeutsame Rolle<sup>1</sup>. Der Grund für diese Bedeutung macht zugleich klar, warum die dortige Literatur außerhalb des Common Law nur beschränkt verwertbar ist: Eine Ersetzung der Haftung würde in diesen Ländern eine erhebliche Veränderung der Schadenordnung darstellen, da dort das Automobilhaftpflichtrecht keine Gefährdungshaftung kennt, sondern sich nach allgemeinen Grundsätzen des Deliktsrechts richtet, d. h. den Nachweis der Negligence erfordert.

Es versteht sich von selbst, daß dieser Teil nicht mehr als ein Ausblick sein kann, da die Frage der Ersetzung der Haftung eine umfangreiche und sorgfältige Untersuchung erfordert. Trotzdem soll auch in diesem Rahmen eine Entscheidung getroffen werden, da eine Ersetzung der Haftung die vorausgehende Untersuchung weitgehend zu Makulatur werden ließe.

<sup>1</sup> Vgl. die Zusammenstellung von mit der Ersetzung der Kraftfahrzeughhaftpflicht befaßten Autoren in den USA und Israel bei Yadin, S. 290 Fn 38, 39, 42.

Im Auftrag des Justizministers hat André Tunc einen Entwurf vorgelegt, der die Haftungsersetzung für den Kraftfahrzeugverkehr vorsieht. Dieser Entwurf hat das allgemeine Interesse an der Diskussion über das Schadenersatzrecht in Frankreich stark gesteigert. Leider war es nicht mehr möglich, diese Diskussion hier noch zu verwerten. Es sei lediglich auf die neuesten Aufsätze von Blaivoet und Savatier, *Comment repenser*, verwiesen, denen die weiteren Quellenangaben entnommen werden können.

## Die Möglichkeiten der Sicherung des Verkehrspfvers ohne Haftungsersetzung

Der Hauptunterschied zwischen den möglichen Lösungen des Problems liegt darin, daß die Sicherung der Zahlung vor oder nach dem Schadenereignis beginnen kann.

### **A. Die Sicherung des Anspruchs des Ersatzberechtigten nach dessen Entstehung**

Dieser Weg, den schon die *noxae datio* ging und der sich in der Be-  
schlagnahme des Kraftfahrzeugs z. B. in Griechenland fortsetzte, ist vor allem in Nordamerika<sup>2</sup> beliebt.

In allen diesen Fällen wird erst geholfen, wenn im konkreten Fall die Zahlungsunfähigkeit droht. Es ist aber anzuerkennen, daß diese Maßnahmen viele Kraftfahrer zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung veranlassen. Von einer Sicherung des Verkehrspfvers kann jedoch nicht gesprochen werden, da gerade die zahlungsunfähigen Kraftfahrer sich nicht zu einer Versicherung aufgrund dieser Drohung entschließen werden.

### **B. Die Sicherung des Anspruchs des Ersatzberechtigten vor dessen Entstehung**

Auch dafür gibt es verschiedene Möglichkeiten. Zunächst die in den USA verbreitete Versicherung des *Ersatzberechtigten* gegen den Ausfall seines Anspruchs<sup>3</sup>. Der Mangel dieser Sicherung ist offensichtlich: Nicht der Ersatzberechtigte, sondern der Ersatzpflichtige sollte die Kosten der Sicherung tragen. Hinzu kommt, daß diese Sicherung freiwillig ist und auch nur sein kann.

Weiter die bloße Pflichtversicherung. Daß sie nicht genügt, wurde oben ausführlich dargelegt<sup>4</sup>.

2 Vgl. o. 3. Teil, 2. Abschnitt C und Kline and Pearson, teilweise anders die Terminologie bei Brainard.

3 PIA, VW 1955, S. 647.

4 Vgl. o. 4. Teil.

Schließlich die ursprüngliche französische Lösung des fonds de garantie alleine. Es herrscht heute Einigkeit darüber, daß diese Lösung unbefriedigend ist, nicht weil dadurch der Ersatzberechtigte ungeschützt bliebe, sondern wegen der Ungerechtigkeit der Finanzierung<sup>5</sup>. Daher muß die Sicherung über die Verbindung von Pflichtversicherung und Garantiefonds erfolgen.

## *Zweiter Abschnitt*

### **Die Möglichkeiten zum Schutz des Verkehrsopfers durch Haftungersetzung**

#### **A. Die unterschiedlichen Systeme**

Die Haftungersetzung ist durch die folgenden Kriterien gekennzeichnet:

- (1) Die Entstehung eines Schadens führt nicht zu einem Anspruch des Ersatzberechtigten gegen den Ersatzpflichtigen.
- (2) Dafür erhält der Ersatzberechtigte einen Anspruch gegen den Träger der Haftungersetzung.
- (3) Der Träger der Haftungersetzung hat keinen Rückgriff gegen den Ersatzpflichtigen<sup>6</sup>.

Die Ersetzung der Haftung kann in sehr stark abweichenden Formen erfolgen und weit auseinanderliegende Ziele verfolgen. Sie kann von der privaten Sach- und Unfallversicherung bis zur Staatsbürgerversorgung<sup>7</sup> gehen und die Entschädigung des Ersatzberechtigten lediglich in Höhe seiner Ansprüche aus der Haftungsordnung oder aber generell die Sicherung eines sozialen Mindeststandards be zwecken.

Es lassen sich vier Grundsysteme unterscheiden: Die der Privatversicherung angehörenden Systeme des akzessorischen und verdrän-

5 Dies wurde auch in Frankreich erkannt, nachdem zunächst die Ablehnung der Pflichtversicherung durch Fortin-Tunc lange Zeit einen erheblichen Einfluß ausgeübt hatte. Besonders deutlich Picard et Besson, Bd. 3, S. 676 ff.; auch J. O. Assemblée nationale, Documents Parlementaires, 1955-56, II, S. 2126, annexe Nr. 2689.

6 Die Ausdrücke Ersatzberechtigter und Ersatzpflichtiger sind aus hermeneutischen Gründen dem Haftungsrecht entnommen.

7 Definition z. B. bei Wannagat, S. 8.

genden Haftungsersatzes<sup>8</sup>, die Staatsversicherung<sup>9</sup> und die Staatsversorgung<sup>10</sup>.

### *I. Der akzessorische Haftungsersatz*

Die Haftung des Ersatzpflichtigen wird — ganz oder in Höhe der Zahlungen des Schutzsystems — beseitigt, der Ersatzberechtigte hat einen Anspruch gegen den Versicherer, d. h. es handelt sich um eine zugunsten des Ersatzberechtigten abgeschlossene beschränkte Sach- und (oder) Unfallversicherung. Der Versicherer ersetzt aber nur Schäden im Rahmen der (den Ersatzpflichtigen nicht mehr unmittelbar betreffenden) Haftungsordnung. Beispiele sind die Haftungsersetzung der ADSp und die für Ansprüche der Fluggäste nach § 50 LVG.

Möller<sup>11</sup> wollte schon 1934 den Schutz der Verkehrsoptiker in Anlehnung an dieses System organisieren und Sieg<sup>12</sup> folgt ihm darin.

### *II. Der verdrängende Haftungsersatz*

Die Verpflichtung des Versicherers besteht im Unterschied zum akzessorischen Haftungsersatz grundsätzlich für alle Schäden, insbesondere auch für vom Ersatzberechtigten verschuldeten. Es handelt sich also um eine echte Sach- und (oder) Unfallversicherung zugunsten Dritter. Regelmäßig sind vorsätzlich, möglicherweise auch grobfahrlässig verursachte Schäden ausgeschlossen, und das System führt zur Beschränkung der Leistungen entweder auf Körperschaden oder durch Pauschalierung. Es ist aber eine private, wenn auch meist obligatorische Versicherung, insbesondere bleiben die privaten Versicherer Träger der Einrichtung.

Das einzige von Sieg erwähnte Beispiel, die Versicherung der Flugschüler nach § 29 m Abs. 1 des LVG vom 26. 1. 1943<sup>13</sup> existiert nicht mehr. Die Vorschrift wurde durch Gesetz vom 16. 7. 1957<sup>14</sup> aufgehoben.

8 Terminologie von Sieg, Haftungsersetzung, S. 99.

9 Der Ausdruck Staatsversicherung soll eine Stellungnahme zu der Frage Sozialversicherung oder nicht vermeiden, die für den hier verfolgten Zweck irrelevant ist.

10 Die Fürsorge oder Sozialhilfe soll ausgeklammert werden, da ihre rein auf die Bedürftigkeit abgestellten Leistungen nicht mehr in den Rahmen der Haftungsersetzung fallen, obwohl sie in einem geringen Umfang dazu dienen könnten.

11 Möller, Überwindung.

12 Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 265 ff. und Haftungsersetzung, S. 118.

13 RGBI I, S. 69.

14 BGBl I, S. 710.

Dafür gibt es viele entsprechende Vorschläge. Der bedeutendste ist der der Ersatzrechtversicherung Ehrenzweigs<sup>15</sup>: Jeder Halter eines Kraftfahrzeugs, der eine Unfallversicherung zugunsten der durch sein Fahrzeug verletzten Personen abgeschlossen hat, wird von der Haftung für gewöhnliche Fahrlässigkeit frei. Die Versicherung muß eine gesetzliche Mindestdeckung des Versicherten enthalten.

Jedes Verkehrsopt — ausgenommen enge Familienangehörige — das ein nicht derart versicherter Kraftfahrer verletzt oder das einen Anonymschaden erleidet, garantiert ein Garantiefonds in gleichem Umfang wie die Ersatzrechtversicherung. Die freiwillige Versicherung wird bei den privaten Versicherern genommen, die auch den Garantiefonds verwalten, den Strafen für grobfahrlässige und vorsätzliche Verursachung von Schäden im Straßenverkehr speisen, wodurch also auch andere Verkehrsteilnehmer neben den Kraftfahrern an der Finanzierung teilnehmen. Die Leistungen sind pauschaliert<sup>16</sup> und betreffen nur Körperschäden.

Weitere, wenn auch nicht so detaillierte Vorschläge stammen von Green<sup>17</sup>, Hartung<sup>18</sup>, Strahl<sup>19</sup> und Ussing<sup>20</sup>.

Kernpunkt all dieser Vorschläge ist, daß Schäden generell ersetzt werden sollen; die führt zur Ablehnung der Haftungsordnung. Da die Gefahrträger die Einrichtung finanzieren sollen, entfällt grundsätzlich auch der Rückgriff, d. h. wir haben die Merkmale der Haftungsersetzung.

### III. Die Staatsversicherung

Der entscheidende Unterschied zum verdrängenden Haftungsersatz ist, daß Träger der Ersetzung nicht mehr die privaten Versicherer sind. Es soll hier nicht auf die diffizilen Unterscheidungen zwischen Privat- und Sozialversicherung eingegangen werden<sup>21</sup>. Die Sozialversicherung kann unter diesen Begriff fallen, die Staatsversicherung ist aber nicht notwendig Sozialversicherung. Im übrigen stimmen die Merkmale der Staatsversicherung mit denen des verdrängenden Haftungsersatzes überein.

15 Siehe Ehrenzweig, Ersatzrechtversicherung, S. 20 ff. und Full Aid; Esmein, Un plan.

16 Entsprechend der amerikanischen *workmen's compensation*.

17 Green, S. 87 ff.

18 Hartung, S. 214.

19 Strahl, S. 264 ff.

20 Ussing, S. 487 ff.

21 Teilweise wird ein Unterschied überhaupt geleugnet, vgl. Wannagat, S. 25 ff.

In Deutschland entspricht die gesetzliche Unfallversicherung diesem Typ. Sie weist die charakteristischen Merkmale auf: Keine Haftung des Ersatzpflichtigen (Arbeitgebers), pauschalierte Leistungen des Trägers der Haftungsersetzung unabhängig vom haftungsrechtlichen Anspruch und grundsätzlich kein Rückgriff des Trägers der Haftungsersetzung auf den Ersatzpflichtigen. Da Träger eine juristische Person des öffentlichen Rechts ist, liegt auch das besondere Merkmal der Staatsversicherung vor.

Auf dem Gebiete der Straßenverkehrsunfälle wurde der Saskatchewan Compensation Plan berühmt<sup>22</sup>. Eine Unfallversicherung mit Pauschalbeträgen leistet im Falle von Körperschäden, außer wenn der Ersatzberechtigte unter Alkoholeinfluß stand, keine Fahrerlaubnis besaß oder in verbotener, gefährlicher Weise befördert wurde. Die Ersetzung der Haftung ist dabei nicht vollständig: Die Haftung nach sonstigem Recht bleibt abzüglich der Versicherungsleistungen bestehen.

Hinzu tritt eine Haftpflichtversicherung mit Höchstbeträgen bis zu 10 000,— \$ pro Person, 20 000,— \$ pro Unfall, 5000,— \$ für Sachschäden und eine Kaskoversicherung für Schäden über 200,— \$. Diese staatliche Haftpflichtversicherung steht im Wettbewerb mit der privaten.

Auch für Anonymschäden und Schwarzfahrtschäden ist durch Leistungen im Rahmen der Haftpflichtversicherung gesorgt, soweit die jedenfalls gewährten Leistungen der Unfallversicherung nicht ausreichen.

Die Leistungen beschränken sich auf Unfälle in Saskatchewan oder von Bürgern dieses Staates.

Die Kraftfahrer finanzieren den Plan durch bei der sich jährlich wiederholenden Zulassung des Kraftfahrzeugs (*licence*) zu bezahlende Beiträge. Sein Träger ist eine staatliche Behörde.

Weitere Vorschläge dieses Typs stammen von Reckinger<sup>23</sup>, der einen neben der Haftpflichtversicherung stehenden Fonds schaffen möchte, aus dem selbstverschuldete Schäden des Straßenverkehrs neben den gewöhnlichen vom Garantiefonds gesicherten ersetzt würden. Weiter von Isaac<sup>24</sup> und Yadin<sup>25</sup>.

22 Siehe vor allem Shumiatcher und Kline and Pearson, S. 44 ff. Eine ähnliche Einrichtung soll nach Goldschmidt, S. 54 auch in der argentinischen Provinz San Juan bestehen.

23 Reckinger, S. 33 f.

24 Isaac, S. 210.

25 Er entwickelt (Yadin, S. 282 ff.) ein dem Saskatchewan Plan ähnliches Schema, das sich vor allem in der Finanzierung (Staat und Kraftfahrer je hälftig) und in der Anspruchsvoraussetzung unterscheidet. Jede Ursache eines Schadens im Verkehr (also nicht nur die von Kraft-

Das Projekt der Reichsausgleichskasse für Verkehrsunfälle<sup>26</sup> gehört nicht in den Rahmen der Haftungsersetzung, da sie eben nur eine „Vorschuß- und Ausgleichskasse“ ist<sup>27</sup> und den Anspruch gegen einen eventuellen Ersatzpflichtigen bestehen läßt. Essentielle der Haftungsersetzung ist aber die grundsätzliche Befreiung des Ersatzpflichtigen.

#### *IV. Die Staatsversorgung*

Staatsversorgung und Staatsversicherung unterscheiden sich vor allem in ihrer Finanzierungsweise. Während spezielle Beiträge der Mitglieder einer Gefahrengemeinschaft die Versicherung speisen, stammen die Leistungen der Staatsversorgung aus allgemeinen Steuermitteln.

Man unterscheidet Sonderversorgung und Staatsbürgerversorgung<sup>28</sup>.

Die Sonderversorgung betrachtet kausal gewisse schädigende Ereignisse der Vergangenheit und gewährt daher ihre Leistungen<sup>29</sup>. Folgerichtig wird der Nachweis des Schadens verlangt. Die Staatsbürgerversorgung betrachtet dagegen final einen typischerweise eintretenden Tatbestand und gewährt schon deshalb — unabhängig von einem tatsächlichen Bedarf — ihre Leistungen. Hauptbeispiel für die erste ist die Kriegsopferversorgung. Die zweite ist weitgehend in Skandinavien, in Neuseeland und England als Alters-, Unfall- oder Krankheitsversorgung verwirklicht.

Eine Haftung des Kraftfahrers könnte entfallen, wenn die Schädigungen des Straßenverkehrs entweder als Tatbestand der Sonderversorgung aufgefaßt würden oder eine Staatsbürgerversorgung für sie oder für alle Unfallschäden aufkommen würde<sup>30</sup>.

fahrzeugen verursachte) begründet einen Anspruch im Rahmen des Planes. Die israelische Regierung hat verschiedene Pläne zur Lösung des Problems in Vorbereitung (Yadin, S. 281).

26 Würdinger, S. 60; Jannott, Haftpflichtrecht und -versicherung, S. 25 ff.

27 Esser, Gefährdungshaftung, S. 127.

28 Bogs, S. 19 ff. und Wannagat, S. 7 ff.

29 Vgl. zur kausalen und finalen Betrachtung Achinger, S. 105.

30 Trotz der damit gezeigten Unterschiede zwischen der Haftung und ihren Perfectionssystemen einerseits und der Haftungsersetzung andererseits kommt die Annäherung zwischen obligatorischer Haftpflichtversicherung und Sozialversicherung dadurch zum Ausdruck, daß im Ausland die letzte teilweise als Sozialversicherung angesehen wird (Möller, Terminologie, S. 15 und Fn 17) und Wets, Rapport, S. 342, der sie auf die Grenze zwischen Privat- und Sozialversicherung stellt.

## B. Kritik der Haftungsersetzung

Das Rechtsprinzip der Gefährdungshaftung legt nicht generell die Form der Entschädigung des Ersatzberechtigten fest<sup>31</sup>, so daß neben der Haftung und ihren Perfektionssystemen auch die Haftung ersetzende Lösungen in Frage kommen, soweit sie die rechtspolitischen Ziele der Gefährdungshaftung erreichen. Die praktischen Schwierigkeiten der verschiedenen Lösungen können hier nur gestreift werden. Es ist aber festzuhalten, daß für den Bereich des Straßenverkehrs die Haftung und ihre Perfektionssysteme im Prinzip schon zufriedenstellend arbeiten. Weiterhin würde eine Ersetzung der Haftung dem Straßburger Abkommen<sup>32</sup> widersprechen, da die Signatarstaaten sich zur Einführung der Automobilhaftpflichtversicherung verpflichtet haben. Die Bestimmungen zu ändern würde auf besonderen Widerstand der Staaten stoßen, die die obligatorische Haftpflichtversicherung teilweise erst auf Grund des Abkommens einführten.

### I. Der akzessorische Haftungsersatz

Haftpflichtversicherung und Unfallversicherung waren ursprünglich nicht scharf getrennt<sup>33</sup>. Esser<sup>34</sup> hält beide im Rahmen der Schadensverteilung durch Versicherung für grundsätzlich gleichwertig.

Bleibt der Umfang der Entschädigung wie beim akzessorischen Haftungsersatz gleich, so sind die Unterschiede zwischen einer Haftpflichtversicherung mit *action directe* und der Unfallversicherung minimal. Für den Ersatzberechtigten ist die *action directe* sogar eher günstiger als die Unfallversicherung, da sie ihm zwei Schuldner (Ersatzpflichtigen und Versicherer) anstelle des einen (Versicherer) zur Verfügung stellt. Bei intaktem Versicherungsverhältnis steht der Ersatzpflichtige wie bei der Haftungsersetzung, da ihn der Versicherer schadlos hält, falls er in Anspruch genommen wird.

Möller<sup>35</sup> brachte seinerzeit eindeutig zum Ausdruck, daß es ihm um den unmittelbaren Anspruch des Ersatzberechtigten ging. Er hielt lediglich eine *action directe* im Rahmen der Haftpflichtversicherung für unmöglich. Auch Sieg<sup>36</sup> sieht den grundsätzlichen Unterschied darin, „daß dem Dritten ein direktes Forderungsrecht gegen den Ver-

31 Esser, Gefährdungshaftung, S. 80 ff.

32 Vgl. o. 1. Teil, 8. Abschnitt B III.

33 Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 42 ff.

34 Esser, Gefährdungshaftung, S. 127 f.

35 Möller, Überwindung.

36 Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung, S. 265 ff.

sicherer eingeräumt wird unter Ausschluß der Haftung des Schädigers, soweit der Versicherungsschutz reicht“. An anderer Stelle<sup>37</sup> hält er zwar die *action directe* des französischen Rechts für nicht zum Vergleich geeignet, aber nur deshalb, weil sie dogmatisch nicht mit der Haftungsersetzung zu tun habe.

Pflichtversicherung und *action directe* sind aber in allen Signatarstaaten des Straßburger Abkommens einzuführen<sup>38</sup>. Damit ist der Zweck des akzessorischen Haftungersatzes erreicht. Die etwas kompliziertere rechtliche Konstruktion der *action directe* kann die Ersetzung allein nicht begründen, da die Beschränkung einer Unfall- und Sachversicherung auf die bestehenden Ansprüche nach der Schadensordnung ebenfalls Komplikationen mit sich bringen würde.

## *II. Gemeinsame Merkmale der die Haftung verdrängenden Systeme*

Sieht man von den Besonderheiten der konkreten Ausgestaltung der die Haftung verdrängenden Lösungen ab, so ergeben sich die folgenden wesentlichen Unterschiede zur Haftung und ihren Perfektionssystemen:

(1) Die Leistungen erfassen *alle* zufälligen und auch die selbstverschuldeten Schäden. Regelmäßig werden jedoch die auf vorsätzlichem und grobfahrlässigem Selbstverschulden beruhenden Schäden ausgenommen.

(2) Eine Pauschalierung der Leistungen muß schon aus finanziellen Gründen diese Erweiterung kompensieren (häufig beschränken sich die Leistungen auch auf Körperschäden). Die Pauschalierung ermöglicht weiterhin eine Vereinfachung des Verfahrens.

(3) Die Leistungen können unabhängig von der Beitragsleistung des konkreten Ersatzpflichtigen und der Feststellung seiner Person gewährt werden.

Die Erweiterung der Leistungen könnte theoretisch auch im Rahmen der Haftungsordnung erfolgen<sup>39</sup>. Das Problem ist nicht so sehr das Wie sondern das Ob einer solchen Ausdehnung.

Die Entscheidung hängt davon ab, ob auch der vom Ersatzberechtigten verursachte und insbesondere verschuldete Schaden der privilegierten Tätigkeit eigentümlich ist, d. h. ob beispielsweise einem im Straßenverkehr Geschädigten sein Selbstverschulden zugerechnet

37 Sieg, Haftungsersetzung, S. 105.

38 Vgl. § 3 Nr. 1 und 2 des Entwurfs für die Bundesrepublik.

39 So müßte z. B. § 7 StVG dann einfach lauten: Der Halter haftet für alle von seinem Kraftfahrzeug verursachten Schäden ohne Berücksichtigung der Mitverursachung. § 9 StVG würde entfallen.

werden kann, oder ob sein Versagen eben mit dem Kraftfahrzeugverkehr typischerweise verbunden ist.

Es wird weitgehend bestritten, daß neben der Gefährdung durch die Technik der Begriff des Verschuldens überhaupt noch paßt<sup>40</sup>. Entweder liege schon kein vorwerfbares Verschulden mehr vor, oder das Verschulden oder sogar die Verursachung lasse sich eben nicht (mehr) feststellen. Es fehlt nicht der Hinweis auf die gesetzliche Unfallversicherung bzw. die *workmen's compensation*, die diese Thesen bestätigt hätten.

Die Schwierigkeit, Verursachung und Verschulden beim Straßenverkehrsunfall festzustellen, besteht ohne Zweifel. Sie ist aber keine vereinzelte Erscheinung im Recht<sup>41</sup>. Eine gewisse Klärung der Frage brachte die sorgfältige Untersuchung Meyer-Jacobis<sup>42</sup>. Danach beruhen 90 % der Unfälle auf menschlichem Versagen und dieses Versagen wurzelt ganz überwiegend im Bereich menschlicher Verantwortung. Für Verantwortung sprechen auch die im internationalen Vergleich vorhandenen starken Unterschiede in der Unfallstatistik bei im übrigen ähnlichen Verhältnissen<sup>43</sup>.

Es ist nicht gerechtfertigt, diese selbst zu verantwortenden Schäden im Rahmen des Haftungsrechtes abzugelten. Soweit in diesen Fällen geholfen werden muß, ist es Aufgabe des Sozialrechts. Diese sozialen Leistungen dürfen aber nicht zur Einbeziehung der haftungsrechtlichen Ansprüche in ein System von Sozialleistungen führen.

Eine Gleichsetzung von Arbeits- und Straßenverkehrsunfällen<sup>44</sup> berücksichtigt nicht genügend die Unterschiede zwischen den beiden Bereichen. Die durch die Beiträge des Arbeitgebers finanzierten Leistungen auch bei durch den Arbeiter verschuldeten Unfällen rechtfertigen sich aus dessen Möglichkeit und Verpflichtung, den Arbeiter und seinen Arbeitsplatz zu kontrollieren und zu überwachen neben

40 Vgl. Ehrenzweig, Full Aid, S. 3; Bericht des Committees, eingesetzt von der Regierung des Staates Saskatchewan zum Studium der Entschädigungsprobleme des Straßenverkehrs nach Kline and Pearson, S. 44 ff.; Green, S. 67 f. und 84; Yadin, S. 284 f.

41 Man denke nur an das Strafrecht mit seinen Beweisproblemen, beispielsweise den Nachweis des subjektiven Tatbestandes.

42 Meyer, Jacobi, Bd. 3 S. 34 und 43.

43 Vgl. die um ungefähr die Hälfte niedrigere Ziffer der Verkehrstoten in England.

44 Josserand, Les transports, S. 16; Fleming, S. 408 ff. und Fn 4 mit Hinweis auf die Columbia Study; das genannte Saskatchewan Committee nach Kline and Pearson, S. 44 ff.

einer besonders starken Abstumpfung gegen die Gefahren der Arbeit<sup>45</sup>.

Es ist keine Ausdehnung der Leistungen über die der gefährlichen Tätigkeit eigentümlichen, durch ihre besondere Gefährlichkeit eben bedingten Schäden anzustreben.

Die Pauschalierung der Leistungen ist zugleich bedeutendster Vor- und Nachteil der Haftungersetzung. Sie bringt die Vereinfachung des Verfahrens und damit Ersparnisse an Zeit und Kosten mit sich, führt aber andererseits zur Schematisierung und regelmäßig Herabsetzung der Leistungen.

Es ist ein schwerwiegender Vorteil der Pauschalierung, daß sie die Zeit bis zur Leistung verkürzt, denn „*Justice delayed is Justice denied*“ gilt insonderheit für unerwartete, große außervertragliche Schäden. Auch eine Ersparnis an Kosten für Gericht, Anwälte, Zeugen usw. kann erreicht werden<sup>46</sup>. Marty<sup>47</sup> stellte zur Diskussion, ob nicht selbst die Leistungen des fonds de garantie pauschaliert werden sollten.

Die Ablehnung der Pauschalierung ergibt sich jedoch schon aus ihrer Unvereinbarkeit mit der Forderung auf möglichst vollständige Entschädigung<sup>48</sup>. Die Beschleunigung der Prozesse ist ein allgemeines Problem des Rechts und muß eine Lösung finden. Eine angemessene Zeitdauer und angemessene Kosten sind aber der Preis für die vollständige Entschädigung der Ersatzberechtigten, die diese auch in Kauf nehmen werden, nachdem sie jetzt schon häufig eine nur geringfügige Herabsetzung ihrer Ansprüche im Vergleichswege ablehnen, um zeitraubende und kostspielige Prozesse zu führen.

Die automatische Lösung der Aufgaben des Garantiefonds im Falle einer obligatorischen Unfall- und Sachversicherung für die Schäden des Straßenverkehrs würde dieselben Ziele erreichen wie dieser, wenn auch auf elegantere Weise. Dieser Punkt könnte aber nur im Falle eines Patt in der Frage der Entscheidung von Gewicht sein.

45 So auch Kline and Pearson, aaO; Green, S. 98 ff. und Sumien, Le fonds de garantie, Gaz. Pal. 1952. 2. Dagegen bestehen keine erheblichen Unterschiede in der Präventivfunktion einer Haftungersetzung und einer Haftungsordnung mit Schadenverteilung.

46 Diese Punkte werden in der Diskussion jeweils besonders hervorgehoben. Vgl. für den ersten Punkt beispielsweise Esser, Gefährdungshaftung, S. 126; für beide Gesichtspunkte das genannte Saskatchewan Committee bei Kline and Pearson, S. 44 ff. und Ehrenzweig, Ersatzrechtversicherung durchgehend.

47 Marty, S. 220.

48 Vgl. o. Sie bezieht sich natürlich nicht auf Sozialleistungen für selbstverschuldete Schäden, wie schon mehrfach betont wurde.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß ohne den Garantiefonds die Forderung auf Ersetzung der Haftung erheblich an Gewicht gewinnen würde<sup>49</sup>. Oberflächlich ist die Behauptung Ehrenzweigs, daß eine Gefährdungshaftung nicht gegen Anonymschäden und unversicherte Kraftfahrer helfe<sup>50</sup>. Aus allen diesen Gesichtspunkten ergibt sich keine Notwendigkeit, die Haftung zu ersetzen<sup>51</sup>.

### *III. Die konkreten Ausgestaltungen der Haftungersetzung*

Unter diesem Titel werden drei wichtige Fragen der Haftungersetzung erörtert: Einmal, ob auch der Kraftfahrer selbst geschützt werden soll, weiter die Frage subsidiäre Haftung oder volle Verdrängung und schließlich ob Träger der Institution der Staat oder die private Versicherungswirtschaft sein sollte.

Während die Staatsversicherung und -versorgung auch an den Kraftfahrer für seinen selbstverschuldeten oder zufälligen Schaden leisten, wären der Kraftfahrer und dessen Familienmitglieder nach dem Ehrenzweigplan nur gedeckt, wenn er die „full aid“ Unfallversicherung abgeschlossen hätte<sup>52</sup>. Dies beruht auf dem freiwilligen Charakter dieses Schemas. Im Rahmen einer pauschalisierten Sozialleistung ist die Einbeziehung des Kraftfahrers nur konsequent.

Während die Ersatzrechtversicherung eine volle Ersetzung der Haftung enthält, läßt der Saskatchewan Compensation Plan die Haftung subsidiär bestehen. Dies hat den Vorteil, daß der Ersatzberechtigte zu einer vollen Entschädigung gelangen kann, und die rasche Hilfe durch die Unfallversicherung trotzdem erhalten bleibt. Nachteil ist, daß die subsidiäre Haftung die Vereinfachung und Verbilligung des Verfahrens weitgehend aufhebt. Erfahrungsgemäß machen die Ersatzberechtigten nämlich überwiegend von einer Möglichkeit Gebrauch, weiteren Schaden ersetzt zu erhalten<sup>53</sup>. Immerhin bietet der Plan damit neben dem Vorteil der raschen die hier geforderte volle Entschädigung nach dem Haftungsrecht, wobei allerdings zu

49 Vgl. z. B. Yadin, S. 286, der darauf hinweist, daß eine Automatic Insurance notwendig sei, um die Lücken im Schutz des Verkehrsopfers auszufüllen.

50 Ehrenzweig, Full Aid, S. 15. Auch die generelle Ablehnung der Gefährdungshaftung aaO ist unsorgfältig: Ihre Begründung könne nur aus der Verteilungsfähigkeit des Schadens bei den Schadenträgern stammen. Diese sei bei Geschädigten und Schädigern gleichermaßen vorhanden.

51 Vgl. z. B. Esser, Zweispurigkeit, S. 129 ff.

52 Ehrenzweig, Full Aid, S. 30.

53 Committee report, S. 224 f. Vgl. auch die Erfahrungen in Deutschland mit den Ansprüchen aus Gefährdungs- und Verschuldenshaftung.

berücksichtigen ist, daß es sich im konkreten Fall um eine *negligence*-Haftung handelt. Man könnte aber die Gefährdungshaftung an ihre Stelle setzen, um den Plan auf europäische Verhältnisse zu projizieren.

Der Nachteil eines häufig zweigleisigen Verfahrens würde sich unter der Herrschaft der Gefährdungshaftung noch stärker auswirken, da dann fast regelmäßig beide gegebenen Möglichkeiten ausgenutzt werden könnten und auch würden.

Für ein ähnliches Ergebnis auf Grund des Haftungsrechts sorgen jedoch zwei Möglichkeiten. Handelt es sich um einen glaubhaften Anspruch und eine wirkliche Notlage, so hilft die auf Leistung lautende einstweilige Verfügung in Anlehnung an § 940 ZPO. Gelingt dies nicht, so greift die Sozialhilfe in Notfällen ein. Es ist zuzugeben, daß dadurch in den Fällen eine Lücke klafft, in denen der Anspruch besteht, der Ersatzberechtigte ihn aber nicht glaubhaft machen kann, da die Leistungen der Sozialhilfe dann nicht befriedigend sind. Dieser Nachteil muß um der anderen Vorteile willen in Kauf genommen werden. Es wäre allerdings zu erwägen, ob man nicht im Rahmen des Fürsorgerechts eine Möglichkeit schaffen könnte, um über das derzeitige Sozialhelferecht hinaus dem aus einem Verkehrsunfall möglicherweise Ersatzberechtigten in einem etwas weiteren Umfang als bisher zu helfen.

Bei der Frage, privater oder staatlicher Träger der Haftungersetzung, stehen Rentabilitätsfragen im Vordergrund der Diskussion. Obwohl über die mangelnde Effektivität der Versicherer geklagt wird<sup>54</sup>, besteht kein Grund anzunehmen, daß eine staatliche Stelle dasselbe Ergebnis günstiger erreichen könnte<sup>55</sup>. Daher sind als Träger der Ersatzrechtversicherung die privaten Versicherungsunternehmen vorgesehen.

Durch die staatliche Aufsicht und den Zwang zur Versicherung sind allerdings die Unterschiede zwischen der Pflichtversicherung und der Staatsversicherung nicht mehr sehr erheblich<sup>56</sup>.

54 Z. B. Savatier, *Vers la socialisation* und *Les métamorphoses*, Première série, S. 346 spricht von einem Drittel des Prämienaufkommens als Ausschüttung an die Ersatzberechtigten. Nach Yadin ergab der Statistical Abstract of Israel für 1961, daß die Versicherer 50,2 % der Gesamtausgaben zur Erfüllung der Ansprüche aus den Versicherungsverträgen verwendeten.

55 Vgl. Kisch, S. 289; Rudolph, S. 15.

56 Savatier, *Les métamorphoses*, Première série, S. 359 sieht schon den fonds de garantie als eine Art Staatsversicherung an. Das widerspricht den hier vertretenen Ansichten über den fonds de garantie.

## C. Die Staatsversorgung als Vision der Zukunft?

Ob befürchtet oder begrüßt, die Staatsversicherung oder Staatsversorgung werden fast durchweg als die Entwicklungen der Zukunft bezeichnet<sup>57</sup>. Dabei wird die Staatsversorgung die endgültige Form sein<sup>58</sup>, da sie offensichtlich ihrerseits im Begriffe ist, die Sozialversicherung zu verdrängen. Vielfach wird dabei diese Entwicklung lediglich auf die Gefährdungshaftung bezogen.

Es bleibt aber offen, ob die „affluent society“<sup>59</sup> eine vollständige Abdeckung dieser Risiken erreichen kann, da im gleichen Maße wie der allgemeine Wohlstand auch die Summe der zu gewährenden Leistungen wächst. Gewähren daher die Haftung und ihre Perfectionssysteme nicht eine möglichst vollständige Entschädigung, d. h. ein aliud gegenüber den Pauschalleistungen der Staatsversorgung, so wird sie ihre Daseinsberechtigung auch für die Fälle verlieren, in denen sie aus den genannten Gründen am Platze ist. Der Untergang der Gefährdungshaftung in der Staatsversorgung müßte als Gleichmacherei bedauert werden, da dann die gleiche Pauschalleistung für einen selbstverschuldeten und den von einem anderen schuldhaft oder unter den Voraussetzungen der Gefährdungshaftung zugefügten Schaden gewährt werden würde<sup>60</sup>.

57 Ancel, S. 259 f.; Esmein, *Le rôle*, S. 88; Oftinger, *Haftpflichtrecht*, Bd. 1; Granger; Scheidwimmer, *Atomschäden*, S. 683; Strahl, S. 164 ff.

58 Achinger, S. 42 und 57 ff.

59 Galbraith.

60 Esser, *Gefährdungshaftung*, S. 120 ff. und *Zweispurigkeit*, S. 130; Savatier, *Les métamorphoses*, Première série, S. 361 ff., 367. Der Notwendigkeit der Eingliederung auch der Perfectionssysteme der Gefährdungshaftung in das Haftungsrecht ist in der französischen Literatur zumindest räumlich Rechnung getragen (vgl. o.). Eine notwendige dogmatische und rechtspolitische Durchdringung des Gesamtsystems erreicht auch in Frankreich kein ausreichendes Stadium.

### *1. Der Vergleich der Schutzsysteme des Verkehrsopfers in Frankreich und Deutschland*

1. Beide Systeme errichten auf der Basis der Gefährdungshaftung den Überbau der obligatorischen Haftpflichtversicherung und des Garantiefonds. Während das französische dem Garantiefonds ein weiteres Anwendungsfeld zubilligt, liegt der Schwerpunkt des deutschen auf der Haftpflichtversicherung. Obwohl die Garantiesysteme per se annähernd gleiche Lösungen bieten, ergeben sich schließlich Unterschiede aus der differierenden Basis. Sie beschränken sich weitgehend auf Art und Umfang des anspruchsbegründenden Schadens.
2. Aus dem allseitigen internationalen Vergleich lassen sich verschiedene Typen des Garantiefonds gewinnen: Fonds de secours, subsidiärer Versicherer und Garantiefonds i. e. S. Sie unterscheiden sich vor allem nach dem Modus der Finanzierung und den Voraussetzungen des Anspruchs (dem Tatbestandsmerkmal Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen).
3. Den Wesenskern des Garantiefonds bilden seine Leistungen an die Ersatzberechtigten. Sie lassen sich auf die Grundfälle Leistungen bei Zahlungsunfähigkeit und Anonymschäden reduzieren. Sie widersetzen sich der Einordnung in bestehende Rechtsinstitute. In beschränktem Umfang ist eine Analogie zur Geschäftsführung ohne Auftrag einerseits und zur Bürgschaft andererseits möglich.
4. Rechtssystematisch gibt es für die Leistungen bei Zahlungsunfähigkeit keine Gesamtkonzeption in den beiden Rechtsordnungen. In Frankreich ist ein in die Haftungsordnung eingegliederter Begriff der Gewährleistung erkennbar, der insbesondere den Zusammenhang Haftpflichtversicherung, Pflichtversicherung und Garantiefonds erläutert.  
Die Leistungen bei Anonymschäden führen rechtssystematisch zur Unterscheidung von konkreter und abstrakter Gruppenkausalität.

## *II. Das dem Schutzsystem des Verkehrsopfers zugrunde liegende Rechtsprinzip*

1. Der Gefährdungshaftung, der Schadenverteilung und dem Garantiefonds liegt ein einheitliches Rechtsprinzip zugrunde. Es ist gegenüber dem (schon) traditionellen der Gefährdungshaftung, insbesondere aufgrund der Akzentuierung der Divergenz zwischen wirtschaftlicher und rechtlicher Schadentragung und der durch die Existenz der Institution Garantiefonds gegebenen Anregung, zu modifizieren: Soweit ein Verhalten quantitativ oder (und) qualitativ gefährlich ist, muß dem dadurch Geschädigten *möglichst vollständig Ersatz* geleistet werden, wenn und weil diese Tätigkeit als sozial wertvoll zugelassen ist. Träger der Haftung ist wirtschaftlich derjenige, der den Nutzen aus dem Verhalten hat, rechtlich der, der sie ausübt.
2. Das Prinzip wirkt sich nur aus, wenn die möglichst vollständige Entschädigung des Ersatzberechtigten gefährdet ist.
3. Die für die Schadenverteilung erforderliche Gruppe bildet einen Kompromiß aus notwendiger Zahl und Homogenität der Risiken.
4. Das Prinzip gilt für beide, rechtlich voneinander unabhängige Leistungen des Garantiefonds. Für die Leistungen bei Zahlungsunfähigkeit kommt als dogmatischer Ansatzpunkt nur die Schadenverteilung in Frage; das ist im Prinzip berücksichtigt. Für die Leistungen bei Anonymschäden kann weder an die konkrete Gruppenkausalität (selbst bei Versicherung aller möglichen Ersatzpflichtigen bei einem Versicherer), noch an die strafrechtliche Haftung aus dem Gefährdungsdelikt angeknüpft werden.
5. Aus der Allgemeingültigkeit des Prinzips ergibt sich die generelle Idee des Garantiefonds als Teil des Systems des Schadenausgleichs für die Tatbestände der Gefährdungshaftung.

## *III. Die Anwendung des Rechtsprinzips*

1. Für ein geschlossenes Entschädigungssystem des Verkehrsopfers ergeben sich folgende Forderungen: Die Gefährdungshaftung und ihre Perfektionssysteme haben auch den immateriellen Schaden zu ersetzen und zu garantieren. Die Begrenzung der Entschädigung durch Höchstsummen muß fallen. Ihre Gewährleistung hat zumindest durch den Garantiefonds zu erfolgen. Die Leistungen des Garantiefonds müssen sich auch auf Sachschäden erstrecken. Zulässig ist ein angemessener Selbstbehalt. Berechtigt ist dagegen die Beschränkung der Gefährdungshaftung und ihrer Perfektionssysteme auf Schäden aus privilegiertem Verhalten und auf die diesem

eigentümlichen Schäden. Die Risikoausschlüsse der obligatorischen Haftpflichtversicherung sind als der Schadenverteilung immanente Beschränkungen grundsätzlich gerechtfertigt.

2. Eine gerechte und praktische Bestimmung der Schadenträger er gibt die Finanzierung des Garantiefonds durch

(1) Beiträge der Versicherungsnehmer als Prozentsatz der Haft pflichtversicherungsprämie.

(2) Beiträge der Nichtversicherten im Rahmen der gegen sie aus sprechenden Strafen.

(3) Beiträge der von der Versicherungspflicht befreiten Halter für ihren Anteil — entsprechend der Kraftfahrzeugzahl — an den Anonymschäden.

#### *IV. Die Gefährdungshaftung und ihre Perfektionssysteme als Bestandteile des Haftungsrechts*

Obwohl das dem Schutzsystem des Verkehrsopfers zugrunde liegende Rechtsprinzip die Gestaltung des Schutzes nicht präjudiziert, ist die Ersetzung der Haftung abzulehnen. Der Siegeszug der Haftungsersetzung ist für die Tatbestände der Gefährdungshaftung nur auf zuhalten, wenn die Haftung nicht nur ein *idem*, sondern ein *aliud* anbietet. Die Haftungsordnung erfordert deshalb den Garantiefonds, um die auszufüllenden, von der Haftungsersetzung geschlossenen Lücken zu beseitigen, ohne die Nivellierung von selbst- und fremd verschuldeten Schäden nach sich zu ziehen. Die auf diesem Weg zu erreichende Erhaltung der Tatbestände der Gefährdungshaftung als Bestandteil der Haftungsordnung bestätigt zugleich das gefundene Rechtsprinzip.

## ABKÜRZUNGS- UND LITERATURVERZEICHNIS

Aberkane	Hassem Aberkane, <i>Du dommage causé par une personne indéterminée dans un groupe déterminé de personnes</i> , R. T. 1958, S. 516
Achinger	Hans Achinger, <i>Soziale Sicherheit</i> , Stuttgart 1953
Adams	John F. Adams, <i>Economic-Financial Consequences of Personal Injuries Sustained in 1953 in Philadelphia Auto Accidents</i> , <i>Economics and Business Bulletin of the Temple University School of Business and Public Administrations</i> , Vol VII, Nr. 3 (March 1955)
Ancel	Marc Ancel, <i>La responsabilité sans faute</i> , <i>Travaux de l'Association Henri Capitant</i> , Bd. 2, Paris 1947
Argence	Paul Argence, <i>Le fonds de garantie des accidents de travail</i> , R. G. A. T. 1933, S. 52
Arnold	Max Arnold, <i>Haftpflicht und Haftpflichtversicherung bei Fahrradunfällen</i> , Diss. Univ. Freiburg/Schweiz, Schwarzenbach 1962
Azard	Pierre Azard, <i>Note zur Entscheidung der Cour d'Appel de Grenoble vom 16. 5. 1962</i> , D. 1963, 137
Bader	Hans Bader, <i>Gesetzliche Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts</i> , NJW 1956, S. 1904
Bamberger	(Vorname unbekannt) Bamberger, <i>Circulation routière en France</i> , Séance du Conseil Economique von 1953, J. O. du Conseil Economique Nr. 26
Banse	Werner Banse, <i>Lücken im Schutz des Verkehrsopfers</i> , <i>Versicherungspraxis</i> 1953, S. 179
Baumann	Jürgen Baumann, <i>Strafrecht</i> , Allgemeiner Teil, Bielefeld 1964
Bédour	Jean Bédour et ses collaborateurs, <i>Le précis des accidents d'automobile</i> , Paris 1959
Bergmann	Alexander Bergmann, <i>Internationales Ehe- und Kindschaftsrecht</i> , Frankfurt 1957
Bernard	Jacques Bernard, <i>Droits et devoirs du fonds de garantie automobile</i> , <i>Gaz. Pal.</i> 1957, I. 12

Besson, Assurance	André Besson, L'assurance de responsabilité automobile obligatoire, Paris 1960
Besson, Les débuts	André Besson, Les débuts du fonctionnement du fonds de garantie automobile, J. C. P. 1954 I. 1174
Besson, Discussion	André Besson, Discussion de l'assurance automobile obligatoire, in <i>Travaux de l'Association Henri Capitant</i> , Bd. 9, Paris 1957
Besson, Etude	André Besson, Etude comparée de la responsabilité civile en matière des dommages causés par les véhicules automobiles dans les pays européens, <i>Rapport présenté au Colloque Juridique International</i> , Nice, R. G. A. T. 1960, S. 501
Besson, Les exceptions opposables	André Besson, Le régime des exceptions opposables aux victimes d'accident corporel par l'assureur de responsabilité automobile, R. G. A. T. 1959, S. 5
Besson, Le fonds de garantie	André Besson, Le fonds de garantie pour les victimes d'accidents corporels causés par les véhicules automobiles, J. C. P. 1952. I. 1027
Besson, Note sous Aix	André Besson, Note sous Cour d'Appel d'Aix, R. G. A. T. 1950, S. 431
Bienenfeld	Rudolf Bienenfeld, <i>Die Haftungen ohne Verschulden</i> , Berlin und Wien 1933
Bilan	Fonds de garantie automobile, Bilan des dix premières années de fonctionnement 1952—1962, Nancy 1963
Binding	Karl Binding, <i>Die Normen und ihre Übertragung</i> , Bd. 1, Leipzig 1916
Blaevoet	Ch. Blaevoet, Nouvelle orientation de notre système de responsabilité civile, D. 1966, chron. 113
Bogs	Walter Bogs, <i>Grundfragen des Rechts der sozialen Sicherheit und seiner Reform</i> , Berlin 1955
Böhmer	Emil Böhmer, <i>Verschuldenshaftung oder Verursachungshaftung</i> , MDR 1958, S. 288
Bott	Burchard Bott, <i>Der Schutz des Unfallgeschädigten durch die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung</i> , Karlsruhe 1964
Brainard	Calvin H. Brainard, <i>Automobile Insurance</i> , Homewood (Illinois) 1961
Bruck-Möller	Bruck-Möller, Kommentar zum VVG, Bd. 1, begründet von Ernst Bruck, neubearbeitet von Hans Möller, Berlin 1961

Brugger, Änderungen	Werner Brugger, Die Änderungen der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB) im Zusammenhang mit der Einführung der Unternehmenstarife, VersR 1962, S. 1
Brugger, Vortrag	Werner Brugger, Vortrag über die Auswirkungen des Straßburger Abkommens, Versicherungswirtschaft 1962, S. 923
Bydlinski, Alternative Kausalität	Franz Bydlinski, Haftung bei alternativer Kausalität, Juristische Blätter 1959, S. 1
Bydlinski, Mittäterschaft	Franz Bydlinski, Mittäterschaft im Schadensrecht, AcP Bd. 158, S. 410
Bydlinski, Schadensverursachung	Franz Bydlinski, Das Problem der Schadensverursachung nach deutschem und österreichischem Recht, Stuttgart 1964
Cassart, Bodson et Pardon	Georges Cassart, Paul Bodson et Jean Pardon, <i>L'assurance automobile obligatoire de responsabilité civile</i> , Brüssel 1957
Chouvy	Jean Chouvy, Assurance obligatoire, fonds de garantie, contrôle des compagnies d'assurances, garantie des indemnités allouées aux victimes d'accidents d'automobiles, Paris 1933
Claeys	Ch. Emmanuel Claeys, L'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents d'automobile, législations française et étrangères, Paris 1962
Clauss, Faktische Vertragsverhältnisse	Karl Clauss, Faktische Vertragsverhältnisse im Bereich des § 158 c VVG, NJW 1958, S. 1122
Clauss, Schutz des Verkehrspfaders	Karl Clauss, Zum Schutze des Verkehrspfaders bei Leistungsfreiheit des Versicherers, NJW 1958, S. 1476
Coing	Helmut Coing, Die obersten Grundsätze des Rechts, Heidelberg 1947
Colliard	C. A. Colliard, La machine et le droit privé français contemporain, in <i>Etudes offertes à Georges Ripert I</i> , S. 115 ff., Paris 1950
Columbia Study	Committee to study Compensation for Automobile Accidents, Report to the Columbia University Council for Research in the Social Sciences, Philadelphia 1932
Committee Report	Committee Report, Liability without Fault, Australian Law Journal Vol. 37 (1963), S. 209
Convention	Convention Européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière des véhicules automoteurs,

	Série des Traité et Conventions européens Nr. 29
David	René David, <i>Le droit français</i> , 2. Bd., Paris 1960
Degenkolb	Heinrich Degenkolb, <i>Der spezifische Inhalt des Schadensersatzes</i> , AcP Bd. 76, S. 1
Del Vecchio	Giorgio del Vecchio, <i>Die Gerechtigkeit</i> , Basel 1950
Deubner	Karl G. Deubner, <i>Zur Haftung bei alternativer Kausalität</i> — BGHZ 33, 286, JuS 1962, S. 383
Döring	Hermann Döring, <i>Versicherung und Luftverkehr</i> , <i>Veröffentlichungen des Deutschen Vereins für Versicherungswirtschaft</i> Heft 29, S. 21, Berlin 1921
Doucet	Michel Doucet, <i>Wörterbuch der deutschen und französischen Rechtssprache</i> , Teil I, Französisch-Deutsch, München und Berlin 1960
Dupeyroux	Jean-Jacques Dupeyroux, <i>Sécurité sociale</i> , Paris 1963
Eberhardt	Wulf Eberhardt, <i>Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsschutz bei Schwarzfahrten</i> , <i>Zeitschrift für Versicherungswesen</i> 1962, S. 708
Ehrenzweig, Ersatzrechtversicherung	Albert A. Ehrenzweig, <i>Ersatzrechtversicherung</i> , in <i>Internationales Versicherungsrecht</i> , <i>Festschrift für Albert Ehrenzweig</i> , S. 9, Karlsruhe 1955
Ehrenzweig, Full Aid	Albert A. Ehrenzweig, „Full Aid“ <i>Insurance for the Traffic Victim</i> , Berkeley and Los Angeles 1954
Elbertzhagen	H. Elbertzhagen, <i>Der Wert der Haftpflichtversicherung</i> , <i>Zeitschrift für Versicherungsrecht und -wissenschaft</i> (Baumgartners Zeitschrift), Bd. 2, S. 21
Enneccerus-Lehmann	Ludwig Enneccerus, <i>Recht der Schuldverhältnisse</i> , bearbeitet von Heinrich Lehmann, Tübingen 1954
Enneccerus-Nipperdey	Ludwig Enneccerus, <i>Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts</i> , bearbeitet von Hans Carl Nipperdey, Tübingen 1960
Entwurf	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, <i>Bundestagsdrucksache IV/2252</i>

Erbe	Walter Erbe, Der Gegenstand der Rechtsvergleichung, Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 1942, S. 196
Esmein, Droit civil	Paul Esmein in Aubry et Rau, Droit civil Français, Bd. 6, Paris 1951
Esmein, Un plan	Paul Esmein, Un plan américain d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, J. C. P. 1955, I. 1253
Esmein, Le rôle	Paul Esmein, Le rôle et le caractère juridique du fonds de garantie des accidents d'automobile, D. 1954, chr. 87
Esser, Gefährdungs-haftung	Josef Esser, Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung, München und Berlin 1941
Esser, Grundsatz und Norm	Josef Esser, Grundsatz und Norm in der richterlichen Fortbildung des Privatrechts, Tübingen 1956
Esser, Responsabilité	Josef Esser, Responsabilité et garantie dans la nouvelle doctrine allemande des actes illicites, Revue internationale de droit comparé 1961, S. 481
Esser, Schuldrecht	Josef Esser, Schuldrecht, Karlsruhe 1960
Esser, Zweispurigkeit	Josef Esser, Die Zweispurigkeit unseres Haftpflichtrechts, JZ 1953, S. 129
Feuerstein	Helmut Feuerstein, Über die Verjährung des Versicherungsanspruchs im Falle des § 158 c VVG, Juristische Rundschau für die Privatversicherung 1942, S. 19
Fiatte	René Fiatte, Etude comparée des systèmes de réparation des préjudices en cas d'accidents d'automobiles dans les pays européens, Rapport présenté au Colloque Juridique International, Nice 1960, R. G. A. T. 1960, S. 513
Fleischmann	Rudolf Fleischmann, Zur Weiterentwicklung des Rechts der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, in Rechtsfragen der Individualversicherung, Betrachtungen und Probleme in internationaler Sicht, Festgabe für Erich R. Prölss, S. 71, Karlsruhe 1957
Fleming	James Fleming, The Columbia Study of Compensation for automobile accidents: an unanswered challenge, Columbia Law Review 1959, S. 408
Fortin-Tunc	Suzanne Fortin-Tunc, Le fonds de garantie en matière d'accidents d'automobiles, thèse, Paris 1943

Frener H. Frener, Die Sachhalterhaftpflicht des französischen Rechts, Dissertation, Zürich 1931

Frick Erich Frick, Kraftfahrzeugversicherungspflicht für nicht am öffentlichen Verkehr teilnehmende Fahrzeuge, Versicherungswirtschaft 1954, S. 600

Fromm G. E. Fromm, Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und Kraftfahrversicherungsbedingungen, Berlin 1961

Galbraith J. K. Galbraith, The affluent Society, Boston 1958

Garsonnet et Cézar-Bru E. Garsonnet et Ch. Cézar-Bru, Traité de Procédure civile et commerciale, Bd. 6 bzw. 3, Paris 1915 und 1913

Geigel Reinhart und Robert Geigel, Der Haftpflichtprozeß, München und Berlin 1963

Gerdes, VW 1957, S. 15 Victor Gerdes, Länderbericht USA II, Versicherungswirtschaft 1957, S. 515

Gerdes, VW 1958, S. 20 Victor Gerdes, Länderbericht USA II, Versicherungswirtschaft 1958, S. 20

Gernhuber Joachim Gernhuber, Haftung bei alternativer Kausalität, JZ 1961, S. 148

Gierke J. v. Gierke, Die Haftpflichtversicherung und ihre Zukunft, Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht, Bd. 60, S. 1

Gieseke Paul Gieseke, Rechtsfragen der Atomenergie, in Festschrift für Schmidt-Rimpler, S. 81, Karlsruhe 1956

Goldschmidt Roberto Goldschmidt, La responsabilité civile née des accidents de la circulation dans la législation vénézuélienne, Revue internationale de droit comparé 1962, S. 43

Granger Roger Granger, L'influence de la Sécurité sociale sur la responsabilité civile, Droit social 1955, S. 573

Green Leon Green, Traffic Victims, Tort Law and Insurance, Evanston 1958

Gülde Hermann Gülde, Zur Erneuerung des Haftpflichtrechts im Kraftfahrzeugverkehr, AcP Bd. 132, S. 70

Gutteridge H. C. Gutteridge, Le droit comparé, übersetzt von René David u. a., Paris 1953

Haffter Arthur Haffter, Die Motorfahrzeughhaftpflicht im schweizerischen, deutschen, italien-

	nischen und französischen Recht, Winterthür 1956
Hannak	Karl Hannak, Die Verteilung der Schäden aus gefährlicher Kraft, Tübingen 1960
Hartung	Hans-Rudolf Hartung, Haftpflichtgefahren unter Versicherungsschutz, Dissertation, Berlin 1956
Heck	Philipp Heck, Zwei Vorschläge zur Umgestaltung des Liegenschaftsrechts, Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht 1942, S. 305
Heimbücher	Bruno Heimbücher, Die Kraftfahrzeugversicherung in Frankreich, Versicherungswirtschaft 1957, S. 640
Heinrich	B. Heinrich, Über die Verjährung des Versicherungsanspruchs im Falle des § 158 c VVG, Juristische Rundschau für die Privatversicherung 1942, S. 50
Henkel	Heinrich Henkel, Einführung in die Rechtsphilosophie, München und Berlin 1964
Huber	E. R. Huber, Wirtschaftsverwaltungsrecht, Bd. 1, Tübingen 1953
Hubert	F. Hubert, Socialisation des risques et responsabilité individuelle, thèse, Paris 1947
Hübner	Konrad Hübner, Die künftige Rechtsstellung des unehelichen Kindes, Berlin 1954
Jacobi	Ernst Jacobi, Das Verkehrsopfer, seine Begünstigung und sein Schutzbedürfnis, VersR 1951, S. 222
Jannott, Haftpflichtrecht und -versicherung	Kurt Jannott, Haftpflichtrecht und -versicherung im In- und Ausland, zur Frage des Versicherungzwanges, Veröffentlichungen des Deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft Heft 59, Berlin 1937
Jannott, Sozialer Gedanke	Kurt Jannott, Der soziale Gedanke in der Haftpflichtversicherung, Jena 1941
Janssens-Brigode	André Janssens-Brigode, L'assurance de responsabilité, Brüssel 1961
J.-Cl. Resp., Fasc. VIII bis F <sup>2</sup> bzw. Fasc. XII a	Juris-Classeur de la Responsabilité civile et des Assurances, Faszikel VIII bis F <sup>2</sup> bzw. XII a
Institut International	Institut International pour l'unification du droit privé, Unification internationale en matière de responsabilité civile et d'assurance obligatoire des automobilistes, avant-projets et rapports, Rome 1940

Instruction	Instruction No. 8363 de la Direction générale des Impôts, Bulletin septembre 1961, R. G. A. T. 1962, S. 271
Josserand, Les collisions	Louis Josserand, <i>Les collisions entre véhicules et présomptions de responsabilité</i> , D. H. 1935. chr. 41
Josserand, Les transports	Louis Josserand, <i>Les transports en service intérieur et en service international</i> , Paris 1926
Isaac	Martin Isaac, Empfiehlt sich eine umfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge? Verhandlungen des 35. Deutschen Juristentages (Salzburg), Berlin 1929, S. 210
Keller	Max Keller, <i>Haftpflicht und Versicherung in der neueren Entwicklung des Straßenverkehrsrechtes unter besonderer Berücksichtigung schweizerischer Verhältnisse</i> , VersR 1964, S. 1
Kempf	Ludwig Kempf, <i>Der Haftungsgrund der unehelichen Vaterschaft</i> , Bielefeld 1958
Kisch	Wilhelm Kisch, <i>Die Ethik im Versicherungswesen</i> , Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft Bd. 35, S. 277
Kline and Pearson	George H. Kline and Carl O. Pearson, <i>The problem of the uninsured motorist</i> , New York 1951
Kohlrausch	Eduard Kohlrausch, <i>Irrtum und Schuldbe- griff im Strafrecht</i> , Berlin 1903
Kuhn	Ulrich Kuhn, <i>Versicherungsnehmer, Versicherungswirtschaft und Versicherungsaufsicht im Gemeinsamen Markt</i> , Versicherungspraxis 1962, S. 65
Kummer	Heinz Kummer, <i>Die Haftpflicht bei Gefälligkeitsfahrten im Motorfahrzeug</i> , Winterthur 1963
Lafontaine	Félix Lafontaine, <i>Le problème social de l'assurance automobile</i> , Le Mans 1936
Lalou	Henri Lalou, <i>Traité pratique de la responsabilité civile</i> , Paris 1962
Larbalestier	S. G. Larbalestier, <i>Das Büro der Kraftfahrzeugversicherer in England</i> , Versicherungswirtschaft 1956, S. 456
Larenz	Karl Larenz, <i>Lehrbuch des Schuldrechts</i> , Bd. 2, München und Berlin 1964

Lauenstein Günter Lauenstein, Ist § 830 Abs. 1 S. 2 BGB auf Verkehrsunfälle anwendbar? NJW 1961, S. 1661

Lemaistre Raymond Lemaistre, *Le fonds de garantie automobile*, thèse, Toulouse 1958

Levy Emmanuel Levy, *L'exercice du droit collectif*, R. T. 1903, S. 96

Lorenz-Liburnau Hans Lorenz-Liburnau, *Um die Grenzen des Schutzes der Verkehrsopfer durch die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung*, Versicherungspraxis 1954, S. 225

Marton Géza Marton, *Versuch eines einheitlichen Systems der zivilrechtlichen Haftung*, AcP Bd. 162, S. 1

Marty Joseph Marty, *Le fonds de garantie automobile*, thèse, Paris 1954

Marty-Raynaud Gabriel Marty et Pierre Raynaud, *Droit civil*, Bd. 1 und Bd. 2, 1. Teil, Paris 1962

Mataja Victor Mataja, *Das Recht des Schadensersatzes vom Standpunkt der Nationalökonomie*, Leipzig 1888

Maurach Bd. 2 Reinhart Maurach, *Deutsches Strafrecht, Besonderer Teil*, Karlsruhe 1959

Mayrand Albert Mayrand, *L'enigme des fautes simultanées*, Revue du barreau de la province de Québec, 1958, S. 1

Mazeaud, Bd. 3 Henri, Léon et Jean Mazeaud, *Leçons de droit civil*, Bd. 3, Paris 1960

Mazeaud-Tunc Henri et Léon Mazeaud et André Tunc, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, 3 Bände, Paris 1957, 1958 und 1960

Meurisse, Dix années R. Meurisse, *Dix années d'application de la loi sur le fonds de garantie*, J. C. P. 1962. I. 1726

Meurisse, Dix années R. G. A. T. 1963 R. Meurisse, *Dix années d'application de la loi sur le fonds de garantie*, R. G. A. T. 1963, S. 441

Meurisse, Le fonds de garantie R. Meurisse, *Le fonds de garantie automobile*, J. C. P. 1959. I. 1527

Meurisse, Le fonds de garantie des accidents R. Meurisse, *Le fonds de garantie des accidents d'automobile*, Gaz. Pal. 1954. 1. 58

Meurisse, L'intervention R. Meurisse, *L'intervention du fonds de garantie devant les jurisdictions répressives*, Gaz. Pal. 1957. 2. 61

Meyer Ernst Meyer, *Die Kraftfahrversicherung — gestern, heute und morgen*, Zeitschrift für Versicherungswissenschaft 1960, S. 693

Meyer, Jacobi  
Ernst Meyer und Ernst Jacobi, Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr, Bd. 1 und 2, ohne Jahr, München, Bd. 3, 1961

Michaelis  
Bodo Michaelis, Die Grundlagen der Automobilhaftpflicht im deutschen, schweizerischen und französischen Recht, Dissertation, Jena 1936

Möller, Die Begünstigung des Dritten  
Hans Möller, Die Begünstigung des geschädigten Dritten in der Haftpflichtversicherung im Falle des § 158 c VVG, VersR 1950, S. 3

Möller, Lücken  
Hans Möller, Lücken in der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, Systematische Übersicht, DAR 1955, S. 12

Möller, Schutz der versicherten Personen  
Hans Möller, Ist es zum Schutz der versicherten Personen und der Verkehrsoptiker erforderlich, die bestehenden Vorschriften über den Versicherungsschutz der Rechtsentwicklung anzupassen? DAR 1962, S. 313

Möller, Terminologie  
Hans Möller, Zur Terminologie des Versicherungswesens, in Gegenwartsfragen der Versicherung, S. 11, Veröffentlichungen der Kölner versicherungswissenschaftlichen Vereinigung e. V. NF Heft 5 und 6, Berlin 1962

Möller, Überwindung  
Hans Möller, Die Überwindung der Haftpflichtversicherung in JW 1934, S. 1076

Möller, Versicherungspflichten  
Hans Möller, Versicherungspflichten in der Privatversicherung, Deutsche Versicherungszeitschrift 1952, S. 169

Moser  
Berthold Moser, Probleme und Grenzen der Atomgesetzgebung, Wien 1958

Müller  
Fritz Müller, Straßenverkehrsrecht, Berlin 1959

Müller-Erzbach  
Rudolf Müller-Erzbach, Gefährdungshaftung und Gefahrtragung, AcP Bd. 106, S. 309

Muth  
Wolfgang Muth, Harmonisierung in der Haftung des Kraftfahrzeughalters und der Kraftfahrzeugversicherung, Zeitschrift für Versicherungswesen 1963, S. 445

Obayashi  
Ryoichi Obayashi, Soziale und betriebliche Sicherungsgedanken, in Gegenwartsfragen der Versicherung, Veröffentlichungen der Kölner versicherungswissenschaftlichen Vereinigung e. V. NF. Heft 5 und 6, Berlin 1962

Oftinger, Haftpflichtrecht  
Oftinger, Punktationen

Oftinger, Sozialer Gedanke

Ossewski, Lücken

Ossewski, Verbesserungen

Parmala

PIA, VW 1955, S. 594

PIA, VW 1955, S. 647

PIA, VW 1956, S. 528

PIA, VW 1959, S. 237

PIA, VW 1960, S. 274

Picard et Besson

Picard, L'assurance obligatoire

Picard, Le fonds de garantie

Picard, La gestion d'affaires

Karl Oftinger, Schweizerisches Haftpflichtrecht, 2 Bände, Zürich 1958 bzw. 1960

Karl Oftinger, Punktationen für eine Konfrontation der Technik mit dem Recht, in Die Rechtsordnung im technischen Zeitalter, Festschrift zum Zentenarum des Schweizerischen Juristenvereins, Zürich 1961

Karl Oftinger, Der soziale Gedanke im Schadenersatzrecht und in der Haftpflichtversicherung, Schweizerische Juristenzeitung 39, S. 545 und 561

Kurt Ossewski, Lücken in der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, Gesetzgeberische Maßnahmen, DAR 1955, S. 10

Kurt Ossewski, Verbesserungen des Versicherungsschutzes in der Kraftfahrversicherung, BB 1962, S. 12

H. Parmala, Das neue Verkehrsversicherungsgesetz in Finnland, Versicherungswirtschaft 1959, S. 617

PIA Auslandsnachrichtendienst, Der Kraftfahrzeuggarantiefonds in Belgien, Versicherungswirtschaft 1955, S. 594

PIA Auslandsnachrichtendienst, Länderbericht USA, Versicherungswirtschaft 1955, S. 647

PIA Auslandsnachrichtendienst, Obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung in Belgien, Versicherungswirtschaft 1956, S. 528

PIA Auslandsnachrichtendienst, Abkommen mit französischem fonds de garantie, Versicherungswirtschaft 1959, S. 237

PIA Auslandsnachrichtendienst, Belgien — Autounfälle und Garantiefonds, Versicherungswirtschaft 1960, S. 274

Maurice Picard et André Besson, Traité général des assurances terrestres en droit français, Bd. 1, 2 und 3, Paris 1938, 1940 und 1943

Maurice Picard, L'assurance automobile obligatoire, R. G. A. T. 1959, S. 5

Maurice Picard, Le fonds de garantie pour les victimes d'automobile, D. 1952. chr. 96

Maurice Picard, La gestion d'affaires dans la jurisprudence contemporaine, R. T. 1922, S. 1

Picard, Pour une loi	Maurice Picard, Pour une loi sur les accidents d'automobile, R. G. A. T. 1931, S. 14
Picard, Préface	Maurice Picard, Préface in Jean Loup, La responsabilité des accidents causés par les automobiles, Paris 1932
Pienitz	Erich Pienitz, Allgemeine Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKE) Berlin 1963
Piérard	Jean-Paul Piérard, Responsabilité civile, énergie atomique et droit comparé, Brüssel 1963
Planiol, Bd. 2	Planiol, Ripert, Boulanger, Traité élémentaire de droit civil, Paris 1949
Postacioglu	Ilhan E. Postacioglu, Faits simultanés et le problème de la responsabilité collective, R. T. 1954, S. 438
Pozzani	Silvio Pozzani, Länderbericht für das Jahr 1959 für Italien, Versicherungswirtschaft 1960, S. 19
Prölss, Kraftfahr-Haftpflichtschäden	Erich R. Prölss, Kraftfahr-Haftpflichtschäden im Zeichen der action directe, NJW 1965, S. 1737
Prölss, VVG	Erich R. Prölss, VVG, München 1960
Prölss, VAG	Erich R. Prölss, VAG, München 1957
Radovanovic	Radoslav M. Radovanovic, Le fonds de garantie en faveur des victimes d'accidents d'automobile, thèse, Paris 1954
Rapports II	Rapports généraux au Ve Congrès international de droit comparé, publiés sous la direction de Jean Limpens, Bd. 2, Brüssel 1960
Rapport, Doc. 560	Rapport sur le projet de convention européenne sur l'assurance automobile obligatoire, Document 560, 1956
Recommandation 100 (1956)	Recommandation 100 (1956) relative au projet de convention européenne sur l'assurance obligatoire des automobiles, Assemblée consultative du Conseil de l'Europe
Rép. Civ. 1951 v° Assurances de dommage	Répertoire civil de l'Encyclopédie Dalloz, Stichwort Assurances de dommage, Bd. 1, Paris 1951
Rép. Civ. 1954 v° Cautionnement	Répertoire civil de l'Encyclopédie Dalloz, Stichwort Cautionnement, Bd. 1, Paris 1954
Rép. Civ. 1954 v° Responsabilité	Répertoire civil de l'Encyclopédie Dalloz, Stichwort Responsabilité, Bd. 4, Paris 1954

Rép. Civ. 1955 v°  
 Solidarité  
 Réponse, R. G. A. T.  
 1960, S. 129  
 Réponse, R. G. A. T.  
 1960, S. 130  
 Rép. Publ. 1963 v°  
 Communauté  
 Ripert  
 Rodière  
 Rosenberg, Beweislast  
 Rudolph  
 Rümelin  
 Sacerdoti  
 Savatier,  
 Comment repenser  
 Savatier in Planiol-  
 Ripert, Bd. 11  
 Savatier, Les métamorphoses, Première  
 série  
 Savatier, Les métamorphoses, Troisième  
 série  
 Savatier, Règles  
 générales  
 Savatier, Responsabilité  
 Savatier, Vers la  
 socialisation  
 Scheidwimmer, Atom-  
 haftungsrecht  
 Scheidwimmer,  
 Gedanken  
 Répertoire civil de l'Encyclopédie Dalloz,  
 Stichwort Solidarité, Bd. 5, Paris 1955  
 Réponse ministérielle, J. O. Débats, A. N.  
 vom 26. 11. 1959, R. G. A. T. 1960, S. 129  
 Réponse ministérielle, J. O. Débats A. N.  
 vom 30. 1. 1960, R. G. A. T. 1960, S. 130  
 Répertoire de l'Encyclopédie Dalloz, Stich-  
 wort Communauté, Paris 1963  
 Georges Ripert, Le régime démocratique et  
 le droit civil moderne, Paris 1948  
 René Rodière, La responsabilité civile,  
 Paris 1952  
 Leo Rosenberg, Die Beweislast, München  
 1956  
 Werner Rudolph, Erfordert der Schutz der  
 Verkehrsgeschädigten ein unmittelbares  
 Forderungsrecht gegen die Versicherer,  
 VersR 1963, S. 15  
 Max Rümelin, Schadenersatz ohne Ver-  
 schulden, Tübingen 1910  
 Piero Sacerdoti, Länderbericht über Italien,  
 Versicherungswirtschaft 1961, S. 30  
 René Savatier, Comment repenser la con-  
 ception française actuelle de la responsa-  
 bilité civile, D. 1966. chron. 149 und 153  
 René Savatier in Planiol-Ripert, Traité prá-  
 tique de droit civil français, Bd. 11, Paris  
 1954  
 René Savatier, Les métamorphoses écono-  
 miques et sociales du droit civil d'aujour-  
 d'hui, Première série, Paris 1964  
 René Savatier, Les métamorphoses écono-  
 miques et sociales du droit privé d'aujour-  
 d'hui, Troisième série, Paris 1959  
 René Savatier, Règles générales de la re-  
 sponsabilité civile, Revue critique de lé-  
 gislation et de jurisprudence 1934, S. 408  
 René Savatier, Traité de la responsabilité  
 civile en droit français, Bd. 1 und 2, Paris 1951  
 René Savatier, Vers la socialisation de la  
 responsabilité et des risques individuels?  
 D. H. 1931. chr. 9  
 Max Scheidwimmer, Das Atomhaftungs-  
 recht, BB 1960, S. 73  
 Max Scheidwimmer, Gedanken zum Atom-  
 haftpflichtrecht, Versicherungswirtschaft  
 1960, S. 4

Scherer Jean Scherer, *L'assurance obligatoire des dommages causés par les accidents d'automobile*, thèse, Paris 1931

Scherrer Franz Scherrer, *Die Motorfahrzeughhaftpflicht im französischen Recht*, Dissertation, Universität Zürich, Schwarzenbach 1959

Schönke-Schröder Adolf Schönke und Horst Schröder, *Strafgesetzbuch*, München 1963

Schrader Hermann Schrader, *Die gemeinsame Wurzel der Privat- und Sozialversicherung*, in *Sozial- und Privatversicherung*, S. 73 ff., Schriftenreihe des Instituts für Versicherungswissenschaft an der Universität Köln NF Heft 4, Berlin und München 1950

Schreiber K. H. Schreiber, *Die holländische obligatorische Kraftfahrzeughhaftpflichtversicherung*, *Versicherungswirtschaft* 1961, S. 530

Schnitzer Adolf F. Schnitzer, *Vergleichende Rechtslehre*, Bd. 1 und 2, Basel 1961

Seuss Wilhelm Seuss, *Rückzug vor der Tariffreiheit*, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 29. 4. 1954, S. 25

Seydel-Salzer Helmut Seydel und Hannskarl Salzer, *Haf-  
tung für Atomschäden*, *NJW* 1956, S. 1535

Shawcross Christopher Shawcross and Michael Lee, *The Law of Motor Insurance*, London 1949

Shumiatcher Morris C. Shumiatcher, *State Compulsory Insurance*, *Canadian Bar Review*, 1961, S. 107

Sieg, Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung Karl Sieg, *Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung*, in *Veröffentlichungen des Seminars für Versicherungswissenschaft der Universität Hamburg und des versicherungswissenschaftlichen Vereins in Hamburg e. V.* NF Heft 8, Hamburg 1952, S. 1

Sieg, Der Anspruch des Drittgeschädigten Karl Sieg, *Der Anspruch des Drittgeschädigten gegen den Haftpflichtversicherer*, Karlsruhe 1965

Sieg, Haftungersetzung Karl Sieg, *Haftungersetzung durch Versicherungsschutz*, *Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht*, Bd. 113 S. 95

Sievers, Action directe Jochen Sievers, *Action directe auch bei den deutschen Kraftfahrzeughhaftpflichtversicherungen?* *Zeitschrift für Versicherungswissenschaft* 1963, S. 49

Sievers, Schutz des Dritten  
Jochen Sievers, Der Schutz des geschädigten Dritten durch die Kraftfahrzeughhaftpflichtversicherung in europäischen Ländern — eine Übersicht über die rechtlichen Grundlagen, VersR 1961, S. 385

Soergel-Siebert  
Soergel-Siebert, Bürgerliches Gesetzbuch, Verschiedene Bearbeiter, Bd. 1, Stuttgart 1959

Starck  
B. Starck, *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, thèse, Paris 1947

Staron, Estep and Pierce  
E. Blythe Staron, Samuel C. Estep, William J. Pierce, *Atoms and the Law*, Ann Arbor 1959

Statistisches Jahrbuch  
Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart 1964

Staudinger  
J. v. Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Bd. 2, Recht der Schuldverhältnisse, München 1929

Stelzer  
Josef Stelzer, Die Nachhaftung gem. § 158 c Abs. 2 VVG und Beitragspflicht aus § 4 Abs. 6 AKB, *Zeitschrift für Versicherungswesen* 1961, S. 824

Stiefel-Wussow  
Ernst Stiefel und Werner Wussow, Kraftfahrversicherung, München und Berlin 1962

Strahl  
Ivar Strahl, *Les congrès de Juristes Nordiques, Revue internationale du droit comparé* 1952, S. 259

Strebel  
V. Strebel, Haftpflicht- und Haftpflichtversicherung nach dem Bundesgesetz über den Straßenverkehr, *Schweizerische Zeitschrift für Sozialversicherung* 1959, S. 85

Stumvoll, Brandaris  
Walter Stumvoll, Brandaris in Liquidation, DAR 1962, S. 145

Stumvoll, Schadensregulierung  
Walter Stumvoll, Probleme der Schadensregulierung in Belgien, DAR 1963, S. 201

Sumien, Le fonds de garantie, Gaz. Pal. 1952. 1  
Paul Sumien, Le fonds de garantie en matière d'accidents automobile, Gaz. Pal. 1952. 1. 12

Sumien, Le fonds de garantie, Gaz. Pal. 1952. 2  
Paul Sumien, Le fonds de garantie en matière d'accidents automobile, Gaz. Pal. 1952. 2. 9

Tapper  
Colin Tapper, *Reports of Committees, Criminal Injuries Compensation Board Releases, The Modern Law Review* 1965, S. 460

Thees-Hagemann

Toulemon et Moore

Tournier

Traeger

Unbekannt, Australian Law Review 1963/64, S. 201

Unbekannt, FAZ vom 23./24. 5. 1963

Unbekannt, FAZ vom 7. 8. 1963

Unbekannt, VP 1957, S. 26

Unbekannt, VP 1963, S. 91

Unbekannt, VW 1955, S. 628

Unbekannt, VW 1960, S. 184

Unbekannt, ZfV 1959, S. 603

Unger

Ussing

Veröffentlichungen

Wahl

Thees-Hagemann, Das Recht der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, neubearbeitet von Rudolf Fleischmann und Manfred Deiters, Berlin 1958—60

André Toulemon et Jean Moore, *Le préjudice corporel et moral en droit commun*, Paris 1957

André Tournier, *L'assurance automobile*, Paris 1963

Ludwig Traeger, *Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht*, Marburg 1904

Unbekannter Verfasser, *Notiz, Australian Law Review 1963/64*, S. 201

Unbekannter Verfasser, *Die Atomindustrie für alle Schäden haftbar*, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 23./24. 5. 1963, S. 6

Unbekannter Verfasser, *Haftpflicht für Fußgänger?* Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 7. 8. 1963

Unbekannter Verfasser, *Unterstützung der Verkehrsoptiker bei Fahrerflucht*, Versicherungspraxis 1957, S. 26

Unbekannter Verfasser, *Notiz, Versicherungspraxis 1963*, S. 91

Unbekannter Verfasser, *Kraftfahrzeugversicherer decken Personenschäden bei Fahrerflucht*, *Versicherungswirtschaft* 1955, S. 628

Unbekannter Verfasser, *Finnland: Neuerungen im Versicherungswesen*, *Versicherungswirtschaft* 1960, S. 184

Unbekannter Verfasser, *Notiz, Zeitschrift für Versicherungswesen* 1959, S. 603

Joseph Unger, *Handeln auf eigene Gefahr*, *Jherings Jahrbücher*, Bd. 33 (1894), S. 299

Henry Ussing, *Evolution et transformation du droit de la responsabilité civile*, *Revue internationale du droit comparé* 1955, S. 485

Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Finanzen, betreffend die *Vertragsversicherung*, **XXXVI** Nr. 1 lfd. Nr. 9, **XXXIV** Nr. 1 lfd. Nr. 5 und **XXXVII** Nr. 1 lfd. Nr. 4

Albert Wahl, *La responsabilité civile relative aux accidents d'automobile*, R.T. 1908, S. 5

Wannagat	Georg Wannagat, Lehrbuch des Sozialversicherungsrechts, Bd. 1, Tübingen 1965
Wehrli	H. J. Wehrli, Obligatorium der Autohaftpflichtversicherung in Spanien, Schweizerische Versicherungszeitschrift 1963, S. 52
Weimar, Gesamtschuldnerische Haftung	Wilhelm Weimar, Die gesamtschuldnerische Haftung nach § 830 Abs. 1 S. 2 BGB, MDR 1960, S. 463
Weimar, Opfer von Verbrechen	Wilhelm Weimar, Kann ein Opfer vom Verbrecher Entschädigung verlangen, Versicherungsnehmer 1962, S. 150
Welzel	Hans Welzel, Das deutsche Strafrecht, Berlin 1960
Westermann	Harry Westermann, Welche gesetzlichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zur Verbesserung des Nachbarrechts sind erforderlich? Bd. 9 der wissenschaftlichen Abhandlungen der Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Köln und Opladen 1958
Wets, Discussion	Georges Wets, Discussion de l'assurance automobile obligatoire, in Travaux de l'Association Henri Capitant, Bd. 9, Paris 1957
Wets, Rapport	Georges Wets, Rapport général présenté à la journée Capitant sur l'assurance automobile obligatoire, Bulletin des Assurances, 1955 S. 326
Wilburg	Walter Wilburg, Die Elemente des Schadensrechts, Marburg a. d. L. 1941
Wilms	Helmut Wilms, Fahrerfluchtschäden kosten nur 0,125%, Versicherungspraxis 1960, S. 193
Wolff	Karl Wolff, Verbotenes Verhalten, Leipzig 1923
Würdinger	Hans Würdinger, Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, Deutsches Recht 1937, S. 58
Wussow	Werner und Hans-Joachim Wussow, Das Unfallhaftpflichtrecht, Köln 1963
Wyniger	Charles Wyniger, Die neue Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen im Straßenverkehr, Schweizerische Versicherungszeitschrift 28 (1960), S. 67
Yadin	Uri Yadin, Outline of an Automobile Compensation Plan, American Journal of Comparative Law 1964, S. 276

# ABKÜRZUNGEN FÜR DIE FRANZÖSISCHE LITERATUR

## Zitierweise in Beispielen

Bull. crim. 1963, S. 110	Bulletin criminel de la Cour de cassation, Jahr, Seite
Cass. Chambres Réunies	Entscheidung der Vereinigten Senate der Cour de Cassation
Cass. civ.	Cour de cassation, Chambre civile
Cass. crim.	Cour de cassation, Chambre criminelle
Cass. req.	Cour de cassation, Chambre des requêtes
Cons. d'Et.	Conseil d'Etat
D. 1947. 329	Recueil Dalloz, Jahr, Seite (seit 1945)
D. 1954. chr. 87	Recueil Dalloz, Jahr, chronique, Seite (seit 1945)
D. 1954. somm. 25	Recueil Dalloz, Jahr, Sommaires de la jurisprudence, Seite (seit 1945)
D. C. 1941. 101	Dalloz critique, Jahr, Seite (1941 bis 1944)
D. H. 1940. 141	Dalloz hebdomadaire, Jahr, Seite (vor 1941)
D. H. 1931. chr. 9	Dalloz hebdomadaire, Jahr, chronique, Seite (vor 1941)
D. H. 1940. somm. 5	Dalloz hebdomadaire, Jahr, Sommaires, Seite (vor 1941)
D. P. 1930. 1. 81	Dalloz périodique, Jahr, Teil, Seite (vor 1941)
Gaz. Pal. 1930. 1. 393	Gazette de Palais, Jahr, Teil, Seite
J. C. P. 1955. I. 1253	Juris-Classeur Périodique, Jahr doctrine, Nummer des Artikels
J. C. P. 1943. II. 2203	Juris-Classeur Périodique, Jahr, jurisprudence, Nummer der Entscheidung
J. C. P. 1954. III. 18871	Juris-Classeur Périodique, Jahr, Texte, Nummer des Textes
J. O.	Journal officiel
R. G. A. T. 1960, S. 501	Revue générale des assurances terrestres, Jahr, Seite
R. T. 1908, S. 5	Revue trimestrielle de droit civil, Jahr, Seite
S. 1905. 3. 113	Recueil Sirey, Jahr, Teil, Seite (seit 1895)

